

DER INTERNATIONALE EISENBAHNVERBAND

- UIC -

von

WILFRIED WÜSTEFELD

1962



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554410_0024

DER INTERNATIONALE EISENBAHNVERBAND

- UIC -

Dissertation,

vorgelegt der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der

Johannes Gutenberg-Universität in Mainz

von

WILFRIED WÜSTEFELD

Assessor



MAINZ

1963

Referent: Professor Dr. P. Schneider
Korreferent: Professor Dr. H. M. Oeftering
Tag der mündl. Prüfung: 26. Juli 1962

GESAMTHERSTELLUNG:

DITTERS BÜRODIENST, MAINZ, Augustinerstraße 64-66

GLIEDERUNG UND INHALTSÜBERSICHT

Seite

I. Teil

1. Einleitung: Zweck der Studie	1
2. Die Union Internationale des Chemins de Fer: Weltweiter Zusammenschluß von Eisenbahnunternehmen	2

II. Teil

1. Die geschichtliche Entwicklung des Internationalen Eisenbahnverbandes	6
A. Gründung und Anfänge der UIC	6
B. Ausrichtung und Tätigkeit der UIC bis zum II. Weltkrieg ..	11
C. Der II. Weltkrieg und seine Folgen	12
D. Die Anpassung der UIC an die Nachkriegsverhältnisse	12
2. Die Rechtsstruktur des Internationalen Eisenbahnverbandes	16
A. Allgemeines	16
B. Die UIC und ihre Beziehung auf eine nationale Rechtsordnung	18
C. Die Rechtsstellung der UIC als internationaler Zusammen- schluß	20
D. Ergebnis	29
3. Die Organisation der UIC	30
A. Mitgliedschaft und Sitz des Verbandes	30
1. Allgemeines	30
2. Gründerverwaltungen und nachträglich zugelassene Verwaltungen	30
3. Angeschlossene Verwaltungen	33
4. Aufnahme und Ausschluß der Mitglieder	35
5. Die UIC und ihre deutschen Mitglieder	36
6. Sitz und Amtssprache	38
B. Aufbau und Funktion der Verbandsorgane	39
a) Allgemeines	39
b) Grundzüge des organisatorischen Aufbaues des inter- nationalen Eisenbahnverbandes	42
c) Die Organe der UIC im einzelnen	49

1. Generalversammlung und Präsidium der UIC	49
2. Der Geschäftsführende Ausschuß	56
Anhang: Das frühere Büro für gemeinsame Angelegenheiten	62
3. Der Generalsekretär und das Generalsekretariat . . .	66
4. Die Arbeitsausschüsse	72
5. Die Sitzungen der Abteilungsleiter	78
6. Ämter, Büros und Zentralstellen	81
A. Allgemeines	81
B. Ämter, Büros und Zentralstellen im einzelnen . .	83
1. Forschungs- und Versuchsamt	83
2. Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen	86
3. Zentralausgleichsbüro	89
4. Internationales Büro für Dokumentation der Eisenbahnen	92
5. Internationales Eisenbahnfilmbüro . . .	94
4. Die Aufgaben und die Wirkungsweise des Verbandes	96
A. Aufgaben und Zuständigkeiten des Verbandes	96
1. Allgemeines	96
2. Verbandszuständigkeiten	98
3. Aufgaben im internationalen Verkehr	101
4. Die Koordinierungsaufgabe	106
5. Die Vertretung der Mitgliedsverwaltungen	111
B. Verfahrensordnung und Wirkungsweise der UIC	113
1. Willensbildung und Entscheidung	113
2. Die Beschlüsse des Verbandes	116
Anhang: Die Schiedsgerichtsbarkeit des Verbandes . . .	121

III. Teil

Beziehungen zwischen der UIC und anderen internationalen

Organisationen	123
I. Einleitung und Übersicht	123
II. Beziehungen zwischen der UIC und den nichtstaatlichen Organisa- tionen des Eisenbahnwesens	128
A. Allgemeines	128

B.	Angeschlossene Verbände :	
	Der Internationale Verband für den bahnärztlichen Dienst .	129
C.	Teilnehmende Verbände	130
	1. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee	131
	2. Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz	132
	3. Der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband .	132
	4. Der Internationale Güterwagenverband	133
	5. Der Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen	133
D.	Weitere zum Komplex der UIC gehörende Zusammen- schlüsse der Eisenbahnen	135
	1. Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz	135
	2. Die Interfrigo-Gesellschaft	136
	3. Europäische Realisationen beschränkter Anwendung ...	137
	1) Die Eurofima	138
	2) Das Übereinkommen über die Europ-Güterwagen- gemeinschaft	138
	3) Der Trans-Europ-Express-Verband	139
	4) Die Vereinigung für die internationalen Fahr- vergünstigungen des Eisenbahnpersonals	140
E.	Beziehungen zu anderen Eisenbahnverbänden	141
III.	Staatliche Organisationen des Eisenbahnwesens	142
	A. Die Technische Einheit	142
	B. Die Berner Union	143
	C. Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen .	143
IV.	Gemischte Organisationen im Eisenbahnwesen	147
	1. Die Internationale Eisenbahnkongreß-Vereinigung ...	148
	2. Der Panamerikanische Eisenbahnkongreßverband	148
V.	Internationale staatliche und supranationale Organisationen, deren Arbeiten in Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen	148
	A. UN und Unterorganisationen	149
	1. Wirtschafts- und Sozialrat	149
	2. Unterorganisationen des Wirtschafts- und Sozialrates ..	150
	1) Wirtschaftskommission für Europa	150
	2) - 4) Wirtschaftskommissionen für Asien und den Fer- nen Osten, für Lateinamerika und für Afrika	151

B. Europäische Organisationen	152
1) Die europäische Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit	152
2) Die europäische Verkehrsministerkonferenz	153
3) Der Europarat	153
4) Die Organisationen der sechs europäischen Staaten	154
Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl	154
Europäische Wirtschaftsgemeinschaft	155
VI. Internationale nichtstaatliche Organisationen, die sich mit Fragen befassen, die in Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen	155
1. Die Internationale Handelskammer	155
2. Der Internationale Verein für öffentliches Verkehrswesen	156
3. Internationale Union der Verbände der Privatgüterwagenbesitzer	156
4. Das Internationale Behälterbüro	157
5. Die Internationale Normenorganisation	157
6. Die elektrotechnischen Organisationen	158
7. Organisationen anderer Verkehrsträger	159
8. Internationale Eisenbahnerorganisationen	159

IV. Teil

Schlußwort	161
------------	-----

ANHANG

Anlage I	Übersicht über den Aufbau des Internationalen Eisenbahnverbandes	I
Anlage II	Verzeichnis der Mitglieder des Internationalen Eisenbahnverbandes	II
Anlage III	Tafel zur Bestimmung der Stimmenzahl der Mitglieds- verwaltungen jedes Landes nach der Kilometerzahl der von ihnen betriebenen Strecken	VIII
Anlage IV	Zusammensetzung der Organe der UIC	
Anlage V	Abkürzungen der Bezeichnungen der wichtigsten Eisenbahnverwaltungen	XIII
Anlage VI	Abkürzungen der Bezeichnungen der wichtigsten interna- tionalen Organisationen und der Organe der UIC	XV
Anlage VII	Europ. Staaten als Mitglieder einschl. Organisationen	XIX
Anlage VIII	Europäische Eisenbahnverwaltungen als Mitglieder inter- nationaler Eisenbahnorganisationen	XX

VERZEICHNIS DER BENUTZTEN LITERATUR

A. Lehrbücher, Kommentare und Monographien

- Beitzke, Juristische Personen im Internationalprivatrecht und Fremdenrecht; München und Berlin 1939
- Bindschedler, Rechtsfragen der europäischen Einigung; Basel 1954
- Colin-Capitat, Cours Élémentaire de droit civil, Band II, Paris 1948
- Colin-Capitat, Traité de droit civil, Band I, Paris 1957
- Dahm, Völkerrecht, Band I, Stuttgart 1958, Band II, Stuttgart 1961
- Enneccerus-Nipperdey, Allgem. Teil des BGB, Band I, 15. Aufl., Tübingen 1959
- Europa-Taschenbuch 1959
- Guggenheim, Lehrbuch des Völkerrechts, Basel 1954
- Haustein, Die völkerrechtliche Stellung der Eisenbahnen in Kriegs- und Nachkriegszeiten (zit.: Völkerr. Stellung), Darmstadt 1952
- Haustein, Die Freiheit im internationalen Verkehr (zit.: Freiheit), Darmstadt 1954
- Haustein, Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht (zit.: IR), Frankfurt (M) 1953
- Haustein, Die internationalen Organisationen im Eisenbahnwesen und ihre Ziele (zit.: Int.Org.), Sonderausgabe der Zeitschrift Europa-Verkehr, Folge I, Mai 1957
- Haustein-Pschirrer, Internationales Eisenbahnrecht- Quellensammlg.- Band I und II, Frankfurt (M) 1956
- Haustein-Weber, Rechtsgrundlagen des deutschen und des zwischenstaatlichen Verkehrs, Darmstadt 1956
- v.d. Heydte, Völkerrecht, Köln 1958
- Huber, E., Wirtschaftsverwaltungsrecht, Band I, 2. Aufl., Tübingen 1953
- Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn, Jubiläumsschrift, herausgeg. von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1935
- Jerusalem, Das Recht der Montan-Union, Berlin u. Frankfurt (M) 1954
- Jewgenjew (Herausg.), Lehrbuch des Völkerrechts der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, Rechtsinstitut, Deutsch: Berlin (Ost) 1960
- Küchenhoff, Allgemeine Staatslehre, 4. Aufl., Stuttgart 1960
- Mosler, Die Erweiterung des Kreises der Völkerrechtssubjekte, in: Berichte der dtsh. Gesellschaft für Völkerrecht, Heft 4, Karlsruhe 1961
- Palandt, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 21. Aufl., München 1962
- Planiol-Ripert, Traité Élémentaire de droit civil, Band II, Paris 1949

- Sarter-Kittel, Die Bundesbahn, Frankfurt (M) 1952
Sauer, Wilhelm, System des Völkerrechts, Bonn 1952
Schräg, Internationale Idealvereine, Berlin 1936
Staudinger, Kommentar zum BGB, Band 1, 11. Aufl., Berlin 1957;
Band 2, 9. Aufl., München-Berlin-Leipzig 1929
Stieler, Der internationale Eisenbahnverband und die Entwicklung älterer internationaler Eisenbahnorganisationen seit Kriegsende, Berlin 1926
Strupp - Schlochauer, Wörterbuch des Völkerrechts, 2. Aufl., Band I (A - H), Berlin 1960; Band II (I - Q), Berlin 1961; Band III (R - Z), Berlin 1962
Wolf, Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen, Berlin 1931
Yearbook of International Organizations, Brüssel 1954/55
Yearbook of the United Nations, New York 1955 und 1956

B. Aufsätze u. ä.

- Baeyens, 10 Jahre int.Forschungs- und Versuchswesen im ORE, Jahrbuch 1960, S.200 ff.
Desorgher/Degeye, Die Allgemeine Ausgleichsstelle BCC 1925-1950, ZUIC 1950, S.244 ff.
Frohne, Die Einheit des europäischen Eisenbahnverkehrs, ZUIC 1953, S.276 ff.
Harrand, Der Internationale Eisenbahnverband, Jahrbuch 1953, S.19 ff.
den Hollander, Einige Betrachtungen zur Entwicklung der Eisenbahnen in den Niederlanden, ZUIC 1959, S.63 ff.
Huber, Die Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen im Personenverkehr und in der Gestaltung des Reisezug-Fahrplans, Schiene und Straße 1957, S.110 ff.
Meyer, Entwicklung und Organisation des Internationalen Verkehrs, Schw.Arch. 1952, S.242 ff.
Ophüls, Juristische Grundgedanken des Schumanplans, NJW 1951, S.281 ff.
Ottmann, Die OSSHd, Arch.f.Eis. 1958, S.197 ff.
Rezabek, Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, ZUIC 1957, S.327 ff.
Schneider, Zur Rechtsstellung des Internationalen Roten Kreuzes, Archiv für Völkerrecht, 5.Bd., 1955, S.257 ff.
Seebohm, Die europäische Zusammenarbeit im Verkehr, Schiene und Straße 1957, S.41 ff.

- Seiermann, Ziele und Mittel der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr, Jahrbuch 1960, S.15 ff.
- Singelmann, Internationale Verflechtungen der Deutschen Bundesbahn, Eisenbahner 1955, S.65 ff.
- de Steenwinkel, Die Organisation des TEE- Zugverkehrs, ZUIC 1957, S.180 ff.
- Touagne, Organisation und Tätigkeit des Bureau International de Documentation des Chemins de Fer, Kurzauszüge 1961, S.81
- Tuja, Die schrittweise Anpassung des Internationalen Eisenbahnverbandes an die heutigen Erfordernisse, Arch.f.Eis. 1959, S.572 ff.
- Le Vert, Die Wirtschaftskommission für Europa, ZUIC 1957, S.224 ff.
- Wehde-Textor, Die Eisenbahnen der USA im 2. Weltkrieg, Arch.f.Eis. 1958, S.127 ff.
- Wiens, Die UIC auf der Weltausstellung in Brüssel, Glasers Ann. 1958, S.222 f.

C. Abkürzungen der Bezeichnungen periodischer Schriften

Almanach	Almanach der deutschen Eisenbahnen, Darmstadt 1960
Arch.f. Eis.	Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin-Göttingen-Heidelberg
BGBI.	Bundesgesetzblatt, Bonn
Bundesbahn	Die Bundesbahn, Amtl.Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Darmstadt
ETR	Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt
Glasers Ann.	Glasers Annalen, Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, Berlin
Jahrbuch	Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Darmstadt
Kurzauszüge	Kurzauszüge aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen, Frankfurt (Main)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift, München-Berlin-Frankfurt (Main)
Reichsbahn	Die Reichsbahn, Amtl.Organ der Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, Offenbach (Main)
Schiene und Straße	Jahrbuch Schiene und Straße, Dortmund
Schw. Arch.	Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich

ZUIC

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes,
Paris

Aufsätze in diesen periodischen Schriften sind nach Erscheinungsjahr und Seite zitiert.

D. Merkblätter des Vorschriftenwerkes des
Internationalen Eisenbahnverbandes - UIC-Kodex

A 1	8. Ausgabe vom 10.12.1958, m. Änd. v. 1.1.1959 u. 1.4.1960	Satzung der UIC
A 2	9. Ausgabe vom 1.4.1960	Zusammensetzung der Organe
A 3	1. Ausgabe vom 30.11.1960	Geschäftsordnung der Abteilungs- leitersitzungen
A 4	5. Ausgabe vom 10.12.1958 m. Änd. v. 1.1.1959	Geschäftsordnung der Ausschüsse
A 5	12. Ausgabe v. 1.1.1959	Ausschüsse, Absendung der Berichte, Anschriften
A 6	18. Ausgabe vom 1.5.1960	Anschriftenverzeichnis der Verwal- tungen
A 7	7. Ausgabe vom 1.1.1957 m. Änd. v. 1.5.58 u. 1.1.60	Allgemeine Ausgleichsstelle BCC
A 8	1. Ausg. v. Nov.1956	Veranstaltung von Preisausschreiben
A 9		
A 10	8. Ausg. v. 1.1.1957	Vollmachten
A 11	1. Ausgabe v. 1.6.1933	Fahrvergünstigungen
A 12	7. Ausg. v. 1.1.1949	Durch Mitgliedsverwaltungen vertre- tene Eisenbahnen
A 13	11. Ausg. v. 1.4.1960	Anzahl der den Mitgliedsverwaltun- gen zustehenden Stimmen
A 14	3. Ausg. v. 10.12.1958	Satzung des Forschungs- und Ver- suchsamtes ORE

A 15	2. Ausg. v. 30.11.1960	Satzung der Informations- und Publizitätszentrale der Europäischen Eisenbahnen CIPCE
A 16	3. Ausg. v. 1.1.1958	Satzung des Internationalen Verbandes für den bahnärztlichen Dienst (UIMC) und Geschäftsordnung zur Arbeitsweise der UIMC innerhalb der UIC
A 17	1. Ausg. v. 1.1.1951	Satzung des Dokumentenbüros BDC
A 18	1. Ausg. v. 1.1.1951 m. Änd. v. 1.12.1951	Abkommen zwischen den nichtstaatlichen internationalen Eisenbahnverbänden
A 19	1. Ausg. v. 1.1.1951	Protokoll zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen der europ. Fahrplan-konferenz und des Intern. Eisenbahnverbandes
A 20	1. Ausg. v. 1.1.1953	Regelung der Beziehungen zwischen der UIC und der Technischen Einheit
A 21	2. Ausg. v. 1.1.1959	Int. Wirtschaftsstudien
A 22	1. Ausg. v. 1.1.1956	Modus vivendi über die Regelung der Beziehungen zwischen der UIC und der ISO auf dem Gebiet der Normung
A 23	2. Ausg. v. 1.1.1959	Regeln für die Durchführung Internationaler Eisenbahnsitzungen
A 24	1. Ausg. v. 1.1.1958	Vereinigung für die internationalen Fahrvergünstigungen des Eisenbahnpersonals-FIP- Geschäftsordnung
A 25	1. Ausg. v. 10.12.58	Erläuterungen zur Koordinierungsaufgabe der UIC
A 26	1. Ausg. v. 10.12.58	Erläuterungen zu den gemeinsamen Fragen der sogen. "beschränkten Anwendung"
A 27	1. Ausg. v. 10.12.58	Protokoll über die Verbindungen zwischen dem ORE und den Ausschüssen der UIC

A 28	1. Ausg. v. 10.12.58	Beschlüsse zur Durchführung der reglementarischen Bestimmungen über die Organisation der UIC
A 29	1. Ausg. v. 10.12.58	Note über die Aufgaben des Forschungs- und Versuchsamtes ORE der UIC
A 30	1. Ausg. v. 1.1.1959	Internationale statistische Untersuchungen
A 31	1. Ausg. v. 1.1.1960	Aufteilung der Befugnisse zwischen der UIC und dem CIT
A 32	1. Ausg. v. 1.1.1960	Aufteilung der Befugnisse zwischen der UIC und dem RIV- und RIC-Verband
A 33	1. Ausg. v. 30.11.60	Geschäftsordnung des Internationalen Eisenbahnfilmbüros, BFC

Die UIC-Merkblätter sind in der jeweils angegebenen neuesten Ausgabe verwendet; bei Abweichungen hiervon ist dies besonders vermerkt.

I. TEIL

1. EINLEITUNG: ZWECK DER STUDIE

Wer im Jahre 1958 die Weltausstellung in Brüssel besucht hat, erinnert sich sicherlich an die Eisenbahnfahrzeugschau, die, im Freigelände aufgebaut, die modernsten Lokomotiven und Wagen Europas zeigte. Veranstalter dieser Schau war, wie man sich vielleicht auch erinnern wird, der Internationale Eisenbahnverband.

Dieser "Internationale Eisenbahnverband", gewöhnlich nach der französischen Bezeichnung "Union Internationale des Chemins de Fer" mit "UIC" bezeichnet, soll in dieser Studie in seiner Organisation und Funktion dargestellt werden. Dabei soll zunächst ein allgemeiner Überblick über den Verband, seine Stellung und Bedeutung gegeben werden. Im zweiten Teil der Arbeit folgt nach einem Rückblick auf die Verbandsgeschichte eine Untersuchung der Rechtsstruktur des Zusammenschlusses. Hieran wird sich eine Darstellung seines institutionellen Aufbaues anschließen, die die Verbandsorgane und ihre Funktionen im einzelnen erläutern wird. Schließlich wird sich die Studie mit den Aufgaben des Verbandes im internationalen Eisenbahnwesen zu befassen haben; auch die Natur der vom Verband gefaßten Entschlüsse, also die Realisierung des Beratungsergebnisses, wird hier zu untersuchen sein. Der folgende dritte Teil der Studie wird schließlich die Beziehungen zwischen dem Internationalen Eisenbahnverband und anderen Organisationen des Transport- und Verkehrswesens zum Inhalt haben. Hier werden sowohl das Verhältnis der UIC zu anderen internationalen Zusammenschlüssen der Eisenbahnen als auch die vielfältigen Beziehungen zu Vereinigungen der Staaten, die sich mit Fragen des Eisenbahnwesens befassen, untersucht werden.

Zweck der Studie ist es also, einen Gesamtüberblick über den Internationalen Eisenbahnverband und seine Stellung zu geben und gleichzeitig seine Bedeutung für die internationale Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen darzustellen. Vielleicht wird die Studie in diesem Sinne für manchen eine Anregung sein, sich eingehender mit dieser nicht allein juristisch interessanten, aber weitgehend unbekannten Materie zu beschäftigen.

2. DIE UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER:

WELTWEITER ZUSAMMENSCHLUSS VON EISENBAHNUNTERNEHMEN

Der Internationale Eisenbahnverband - UIC - ist, wie die wörtliche Übersetzung seines satzungsmäßigen französischen Namens "Union Internationale des Chemins de Fer" besagt, ein Zusammenschluß von Eisenbahnen. Unter diesem Begriff "Eisenbahnen" (Chemins de Fer) sind Eisenbahnunternehmen zu verstehen, also diejenigen Zusammenfassungen persönlicher und sachlicher Mittel, die auf den Betrieb einer Eisenbahn im technischen Sinne (1) gerichtet sind und sich die Beförderung von Personen und Sachen mittels Maschinenkraft auf einer mit Eisenschienen belegten Fahrbahn zur Aufgabe gestellt haben. Die Rechtsstellung der einzelnen Unternehmen ist für die Mitgliedschaft im Internationalen Eisenbahnverband ohne Bedeutung; es ist also unbeachtlich, ob eine Mitgliedsverwaltung als Unternehmen auf privatrechtlicher Grundlage (2) betrieben wird oder ob sie als echte Staatsbahn Teil der allgemeinen Staatsverwaltung ist. Verbandsmitglied (3) ist also immer allein das betreffende Unternehmen, nicht etwa der es tragende Staat (4).

Der Zusammenschluß in der UIC ist nicht auf eine Vereinigung sämtlicher sachlicher und persönlicher Mittel der Mitglieder zum Zweck eines gemeinsamen Betriebes aller Mitgliedsbahnstrecken gerichtet (5). Er ist vielmehr der Ausdruck einer Zusammenarbeit selbständiger Mitglieder über nationale Grenzen hinweg in der Erkenntnis der völkerverbindenden Funktion des Schienenstranges. Der Sinn dieser Union liegt somit in der gemeinsamen Arbeit der Mitgliedsverwaltungen an der Lösung aller Probleme des Eisenbahnbetriebs und Verkehrs und in dem Bestreben, aus der hier gewonnenen Einmütigkeit

-
- (1) Eine etwas kuriose Definition der Eisenbahn gab das Reichsgericht 1879 in der Entscheidung RGZ Bd.1, S.252
 - (2) etwa als Aktiengesellschaft
 - (3) Außer Eisenbahnen gehören auch Schlaf-, Speisewagen- und Fährbootunternehmen dem Verband an. Vgl. dazu die Ausführungen über die Mitgliedschaft S.30 ff.
 - (4) Diese Feststellung ist für die Beurteilung der Rechtsnatur des Zusammenschlusses wichtig. Es muß jedoch eingeräumt werden, daß die Regierungen auf die ihnen territorial unterstellten Transportmittel einen großen Einfluß ausüben, der auch im internationalen Rahmen zu bemerken ist.
 - (5) Ein derartiges internationales Eisenbahnunternehmen wird kaum geschaffen werden, solange einzelne Staaten mit abgegrenzten Staatsgebieten bestehen.

nach außen hin wirksam die gemeinsamen Interessen zu wahren und die den Eisenbahnen im internationalen Leben zukommende Stellung zu verbessern. Mit dieser Universalität seiner Zielsetzung stellt sich die UIC als internationaler Spitzenverband der Verkehrsunternehmen "Eisenbahnen" dar, als die Vereinigung von Unternehmen der gleichen Fachrichtung, die die gemeinsamen Interessen der Mitglieder fördert, in der Öffentlichkeit (6) vertritt und verteidigt. Sie steht mit ähnlichen Zusammenschlüssen der gewerblichen Wirtschaft und insbesondere anderer Verkehrsträger⁽⁷⁾ auf gleicher Ebene.

Die Internationalität der UIC findet ihren besonderen Ausdruck in der Zusammensetzung der Mitgliedschaft. Ursprünglich aus europäischen Wurzeln hervorgegangen, repräsentiert die UIC heute 42 Eisenbahnverwaltungen und acht angeschlossene Unternehmen aus 38 verschiedenen Ländern. 25 Mitgliedsbahnen haben ihre Strecken in 23 europäischen Ländern, davon sechs in den Ländern des sogen. Ostblocks (8), sieben Bahnen sind in Asien und neun in sieben afrikanischen Ländern beheimatet, eine Bahn betreibt ihr Netz in Amerika. Damit sind zahlreiche wichtige Bahnen der Erde (9) und, bis auf die Eisenbahnen der UdSSR, alle bedeutenden europäischen Verwaltungen in der UIC zusammengeschlossen.

Ist dieser Verband auch nicht der einzige internationale Zusammenschluß der Eisenbahnen (10), so ist er nach Umfang und wirtschaftlich-verkehrsmäßigem Potential seiner Mitglieder doch eine der bedeutendsten Vereinigungen von Eisenbahnunternehmen. Seine Mitgliedsverwaltungen vertreten zusammen eine Streckenlänge von über 400.000 km mit Transportleistungen von jährlich 240 Milliarden Personenkilometern in der Beförderung von Reisenden und von etwa 270 Milliarden Tonnenkilometern im Güterverkehr. Mehr als 5,1 Millionen Bediensteter erhalten bei den Mitgliedsbahnen Arbeit und Brot (11).

(6) gegenüber Institutionen der öff. Gewalt, wie Regierung, Verwaltung und Gesetzgebung, aber auch gegenüber konkurrierenden Wirtschaftszweigen vgl. Huber I, S.243

(7) der Luftfahrt, Straße und Schifffahrt

(8) Diese sind außerdem Mitglieder der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen OSShD; vgl. Teil III d. Studie

(9) Lediglich Australien ist bisher nicht vertreten

(10) Auf die Vielzahl der Verbände wird im Teil III der Studie näher eingegangen werden.

In dieser weitreichenden Bedeutung tritt auf Grund geschichtlicher Gegebenheiten das europäische Element (12) des Verbandes stark in den Vordergrund. Das wirkt sich jedoch keineswegs negativ aus. Die Vormachtstellung der europäischen Eisenbahnen resultiert ja daraus, daß in dem hochindustrialisierten europäischen Raum das Eisenbahnwesen nicht nur historisch, sondern auch wirtschaftspolitisch eine bedeutendere Rolle spielte, als es in mehr oder weniger entwicklungsbedürftigen außereuropäischen Ländern mit ihrer vorwiegend agrarischen Struktur und insbesondere in Kolonialländern bisher der Fall sein konnte. Es ist auffällig, daß derartige außereuropäische Länder, zwar meist mit geringerem Verkehrspotential, doch zahlreich im Verband vertreten sind und, auch als Gruppe, immer mehr Bedeutung erhalten (13). Sie nehmen damit zwar vornehmlich an einer spezifischen Entwicklungshilfe teil, doch verhindert ihre Mitgliedschaft umgekehrt jede einseitige Ausrichtung des "Internationalen" Eisenbahnverbandes. Ein Hinweis auf diesen Faktor erscheint im Zeichen des wirtschaftlichen Zusammenschlusses, wie er sich seit der Gründung der europäischen Gemeinschaften anbahnt, wichtig, könnte doch zumindest der Anschein erweckt werden, der Internationale Eisenbahnverband habe seinen Zweck vornehmlich darin, einen organisatorischen und betrieblichen Zusammenschluß der einzelnen Eisenbahnunternehmen in diesem Raum vorzubereiten und sei demgemäß schon jetzt als der Vorläufer einer "Europäischen Bundesbahn" zu betrachten. Zweifelsohne kann die Zusammenarbeit in der UIC beim Aufbau einer einheitlichen europäischen Verwaltung Wirkungen zeigen, doch kann eine derartige Integration (14) mit den Aufgaben des Internationalen Eisenbahnverbandes am wenigsten identifiziert werden; sie würde vielmehr die gedeihliche Zusammenarbeit aller Verwaltungen eher hemmen als fördern. Es könnte nur als Rückschritt

(11) vgl. Wiens in Glasers Ann. 1958, S.222

In Europa	gehören von 310.018 km	272.786 = 88,0 %
in Asien	von 298.124 km	87.141 = 29,5 %
in Afrika	von 73.498 km	10.428 = 14,2 % und
in Nordamerika	von 475.137 km	41.573 = 8,8 %

zum Streckenbereich der UIC-Länder.

(12) Es handelt sich hier um ein gesamteuropäisches, nicht lediglich westeuropäisches Element

(13) Derzeit bahnt sich eine engere Zusammenarbeit der afrikanischen Bahnen in einer besonderen Gruppe innerhalb des Verbandes an; vgl. ZUIC 1959, S.153

(14) An sie ist vorerst ohnehin nicht zu denken; vgl. Tuja Arch.f.Eis. 1959, S.494

vermerkt werden, würde sich die UIC aus ihrer Universalität heraus auf ein derartiges Ziel hin beschränkend organisieren und ihren Charakter als Spitzenverband aller Eisenbahnverwaltungen aufgeben (15).

Besondere Probleme sind auch in dieser Hinsicht an den Internationalen Eisenbahnverband dadurch herangetragen worden, daß die Aufteilung der Erde in verschiedene, gegeneinander abgeschlossene politische Machtbereiche auch vor dem Eisenbahnwesen nicht Halt gemacht hat (16). Diese Entwicklung ist um so bedauerlicher, weil hiervon auch die im Eisenbahnwesen besonders wirksamen technischen Kontakte betroffen werden, die sich im allgemeinen leichter als politische Gemeinsamkeiten finden lassen. Mit fortschreitender wirtschaftlicher Integration der den Machtblöcken zugehörigen Einzelländer und den hieraus folgenden Auswirkungen auf die Verkehrspolitik wird dieses Problem mit Sicherheit an Gewicht gewinnen.

So pessimistisch einen diese Entwicklung auf der einen Seite stimmen mag, so besteht doch Hoffnung, daß sie sich im Eisenbahnwesen nicht bis zur völligen Trennung steigern wird. Die Wesensbestimmung des Verkehrs und gerade auch der Eisenbahnen liegt ja in der Überwindung von Entfernungen und damit in der Verbindung von Ländern (17). Die bestehenden Kontakte zwischen Ost und West und die persönlichen Beziehungen der Vertreter der Mitgliedsverwaltungen werden durch die koordinierte Zusammenarbeit in der UIC und im Miteinander beidseitiger Organisationen verbessert und gefestigt. Um so klarer zeichnet sich das Erfordernis ab, die UIC frei von jeder politischen Stellungnahme zu erhalten und Bindungen an die eine oder andere Richtung zu unterlassen. Wenn sich die UIC ihres Zweckes, unpolitische Organisation zu sein, immer bewußt bleibt und so weiterhin ihre von den politischen Zeitströmungen unabhängige Stellung bewahrt, wird sie die Beziehungen zwischen Ost und West verbessern helfen und im Eisenbahnwesen eine vielversprechende Entwicklung, die erfolgreich begonnen hat, weiterführen. Ihre Entwicklung, die 1958 mit der Wahl des Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, H. M. Oeftering, zum ersten nichtfranzösischen Präsidenten des Internationalen Eisenbahnverbandes (18) begann, erweckt in dieser Beziehung besondere Hoffnungen.

(15) Die besonders enge Zusammenarbeit der europäischen Verwaltungen im Rahmen des Verbandes bleibt hiervon natürlich unberührt.

(16) Hausteil, Freiheit, S.47

(17) Frohe, S.276

(18) Die Deutsche Reichsbahn der sogen. DDR ist im stellvertretenden Vor-

II. TEIL

1. DIE GESCHICHTE DES INTERNATIONALEN EISENBAHNVERBANDES

A. Gründung und Anfänge der UIC

Die Vorgeschichte des Internationalen Eisenbahnverbandes beginnt nach dem Ausgang des I. Weltkrieges im Herbst 1921. Im Oktober und November dieses Jahres fand in Portorose (Istrien) eine Konferenz der Nachfolgestaaten der k. u. k. Donaumonarchie statt (1), auf der die Probleme erörtert werden sollten, die durch die Zerreißung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes aufgeworfen waren (2). Auf dieser Konferenz wurde von dem rumänischen Vertreter (3) angeregt, eine europäische Organisation zu schaffen, die sich mit allen Problemen des internationalen Eisenbahnverkehrs als ständige Konferenz befassen sollte (4); es geschah jedoch zunächst noch nichts.

Am 16. Januar 1922 erhielt der damalige Reichskanzler (5) die Einladung zur Wirtschafts- und Finanzkonferenz nach Genua. Die Tagesordnung der am 8. März 1922 beginnenden Tagung enthielt unter Punkt 6 "Transportfragen" (6). In Kenntnis der Anregung von Portorose schlug die Reichsregierung in Genua vor, eine dauernde Vereinigung von Eisenbahnverwaltungen zu schaffen, deren Aufgabe die gegenseitige Anpassung und Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern sein sollte (7).

sitz des Verbandes vertreten. Nachdem inzwischen Großbritannien das Präsidium des Verbandes führt - ab 1963 wird es die Schweiz (SBB) sein - nehmen beide deutschen Verwaltungen am stellvertretenden Vorsitz teil.

- (1) Teilnehmer waren neben den Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns - Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Polen, Italien und Jugoslawien - Großbritannien und Frankreich; vgl. Harrand, S.19
- (2) Stieler, S.10; Harrand, S.19. Die Auflösung des einheitlichen Netzes zeigt noch heute ihre Folgen, die bspw. in Kärnten derzeit durch den Bau der Jauntalbahn überwunden werden sollen. In ähnlicher katastrophaler Weise, wenn auch unter anderen geographischen Bedingungen, äußert sich heute die deutsche Teilung.
- (3) Wolf, S.11
- (4) Stieler, S.10; Wolf, S.11; Harrand, S.19
- (5) Seit Mai 1921 war es Josef Wirth.
- (6) Stieler, S.10
- (7) Stieler, aaO, S.11

Die hier vorgeschlagene Vereinigung war allerdings nicht die erste internationale Einrichtung der Eisenbahnen, vielmehr bestanden und funktionierten, teilweise schon seit Jahrzehnten, derartige Zusammenschlüsse. "Ahnherr"(8) dieser Organisationen war der "Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" - später "Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV)" -, der seit 1846 bestand (9). Außer dem Verein mit seinem umfassenden Programm

(8) Tuja, aaO., S.473, Anm.5

(9) Am 10.11.1846 als "Verband der preußischen Eisenbahndirektionen" gegründet, erhielt er im November 1849 (Wolf, S.3) den Namen "Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" (Er war damit innerdeutscher, aber wegen der landesherrlichen Eisenbahnsouveränität zugleich internationaler Zusammenschluß). Kaum zehn Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland bereitete der Verein internationale Abmachungen der Verwaltungen im Eisenbahnwesen vor (Singelmann, S.65; Stieler, S.3; Huber, S.110), wobei seine Zuständigkeit sich auf alle Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckte (Haustein, Freiheit, S.98).

Den deutschen Verwaltungen schlossen sich bald österreichische und 1849 die ungarischen Bahnen an. Später folgten Luxemburg, die Niederlande und 1910 die rumänischen Bahnen (Haustein, IR, S.66). Als 1929, bereits nach Gründung der umfassenderen UIC, die Eisenbahnen Dänemarks, Norwegens und Schwedens sowie die Schweizerischen Bundesbahnen beitraten, nannte sich der Verein ab 1932 "Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" (Huber, S.110; Haustein, Freiheit, S.98; Haustein, IR, S.66). Er umfaßte neben 106 ordentlichen (sämtliche Reichsbahndirektionen und 65 deutsche Privatbahnen) vier außerordentliche Mitglieder sowie die Deutsche Lufthansa als angeschlossene Verwaltung.

Heute besteht der Verein nicht mehr. Nach dem unglücklichen Ausgang des II. Weltkriegs wurde am 23.4.1946 durch das Transportdirektorat des Alliierten Kontrollrates den deutschen Bahnen die Mitgliedschaft und erneute Teilnahme untersagt; damit hat der Verein zu bestehen aufgehört (Haustein, IR, S.67; Frohne, S.277. Die akademische Frage, ob er rechtlich weiterbesteht, kann hier nicht erörtert werden. Erwähnt sei nur, daß der Verband selbst nicht aufgelöst worden ist und daß durch Kriege internationale Organisationen selbst dann nicht aufgelöst werden, wenn die Mitglieder gegeneinander Krieg führen - Haustein, Eisenbahnen im Kriege, S.79 -).

Wird der Verein auch nicht zu praktischer Tätigkeit wiederbelebt werden - seine Aufgaben erfüllt heute die UIC -, so war er doch außer-

arbeiteten auf Spezialgebieten (10) die "Europäische Reisezug-Fahrplankonferenz" (11) und das 1902 gegründete "Internationale Eisenbahntransportkomitee". Noch 1921 war der "Internationale Güterwagenverband" (RIV-Verband) geschaffen worden, der sich dem Austausch des rollenden Materials widmete. Auch zwei große internationale Abkommen der Regierungen waren bereits in Kraft (12, das "Abkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen" von 1882 (13) und das "Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" von 1890 (14). Alle diese Organisationen und Übereinkünfte hatten jedoch ihre Funktion in speziellen Sachgebieten und waren zudem nicht einheitlich in Anwendung. Angeregt durch das fruchtbare Wirken des "Vereins" wollte man daher in weitschauender Erkenntnis eine neue Organisation mit allgemeiner Zuständigkeit und einem möglichst weiten geographischen Wirkungskreis gründen (15). Gleichzeitig wurde bereits das Bedürfnis nach innerer Ko-

ordentlich erfolgreich tätig (Singelmann, S.65; Haustein, IR, S.66). Seine Arbeiten auf dem Gebiete internationaler Vereinbarungen über die gegenseitige Benutzung der Eisenbahnwagen, insbes. das "Vereinwagenabkommen" und der deutsche Staatsbahnwagenverband seien hier genannt (Haustein-Weber, Rechtsgrundlagen, S.38 f. Sie waren Vorarbeit für RIC und RIV, die teilweise fast wörtlich aus dem Vereinswagenübereinkommen übernommen wurden. - Haustein, IR, S.69).

In seinem Bemühen um ein einheitliches Beförderungsrecht schuf der Verein Normen, die in die staatlichen Regelungen des Deutschen Reiches - Eisenbahnverkehrsordnung - Österreichs und der Niederlande übernommen und auch im deutschen Handelsgesetzbuch von 1862 berücksichtigt wurden (Haustein, IR, S.69. Hier wurden die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnen zu ihren Kunden, aber auch die der Bahnen untereinander geregelt). Auch auf technischem Gebiet hat der Verein Hervorragendes geleistet (z.B. "Einheitl. Vorschriften für den durchgehenden Verkehr" und "Techn. Vereinbarungen über Bau und Betrieb der Haupt- und Nebenbahnen"). Diese seine historischen Verdienste setzen ihm ein Denkmal bis in die heutige Zeit.

(10) sie werden im III. Teil näher behandelt werden.

(11) Die CEH stellt seit 1872 die int. Reisezugfahrpläne auf.

(12) Tuja, aaO., S.472

(13) Es legt die Bedingungen für Oberbau und rollendes Material fest, vgl. unten Teil III

(14) Als Kodifikation des internat. Beförderungsrechts heute noch in Anwendung, vgl. Teil III.

ordination, gemeinsamer Ausrichtung und Verbindung zu anderen Organisationen spürbar (16).

In Erkenntnis dieser Notwendigkeiten wurde dann auf der Genueser Konferenz am 3. Mai 1922 folgender, bis heute richtungsweisender Beschluß gefaßt (17):

"Damit ohne Verzug alle nur denkbaren Maßnahmen ergriffen werden, um den internationalen Verkehr zumindest unter den gleichen zufriedenstellenden Bedingungen wie vor dem Krieg wieder herzustellen, bringen die in Genua vertretenen Staaten den Wunsch zum Ausdruck, daß die Verwaltung der französischen Eisenbahnen so schnell wie möglich eine Konferenz von technischen Vertretern aller Eisenbahnverwaltungen Europas und anderer interessierter Länder einberufen. Die Einberufung dieser Konferenz erfolgt, damit

1. diese Verwaltungen sofort alle in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Maßnahmen ergreifen,
2. ihre Vertreter sich über die Vorschläge verständigen, die ihren Regierungen in Bezug auf Maßnahmen zu unterbreiten sind, die einer Regelung durch die Regierungen bedürfen.

Auf dieser Versammlung, auf der insbesondere eine mögliche enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Verwaltungen angestrebt werden müßte, ohne in irgendeiner Weise die Selbständigkeit der Netze zu opfern oder in die Befugnisse der bestehenden internationalen Verbände einzugreifen, hätten sich die technischen Vertreter neben anderen Problemen mit der Frage der Bildung einer ständigen Konferenz der Verwaltungen zur Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Gesichtspunkt des internationalen Verkehrs zu befassen. Auf die Tagesordnung dieser Konferenz wäre in erster Linie die Frage der direkten Tarife und die Verringerung der Schwierigkeiten, die sich bei internationalen Transporten auf Grund der Währungsschwankungen ergeben, zu setzen."

Diese Formulierung umfaßt die wesentlichen Merkmale des neu zu schaffenden Verbandes: Die Achtung der Individualität der einzelnen Mitgliedsverwaltungen und der übrigen Organisationen, die Universalität des Aufgabenbereiches des Verbandes und dessen umfassende Kompetenz sowie die beson-

(15) Tuja, aaO., S.473

(16) Tuja, ebenda, S.473

(17) Zitiert nach Harrand, S.19

dere, auch nach außen hin gerichtete Wirkungskraft des Zusammenschlusses.

In Ausführung des Beschlusses luden die französischen Eisenbahnen (18) auf den 17. Oktober 1922 eine Konferenz der Eisenbahnverwaltungen nach Paris ein, bei der sich außer den Bahnen der in Genua vertretenen Länder auch verschiedene Bahnen Asiens beteiligten (19). Entsprechend den Genueser Empfehlungen beschloß man, eine ständige Konferenz unter dem Namen "Internationaler Eisenbahnverband" zu gründen. Schon am 20. Oktober 1922 wurde die aufgestellte Satzung genehmigt; die leitenden Organe des neuen Verbandes (20) konnten sich konstituieren (21). Am 1. Dezember 1922 nahm der "Internationale Eisenbahnverband" - UIC - seine Tätigkeit, "im internationalen Verkehr die Bedingungen für Anlage und Betrieb der Eisenbahnen zu vereinheitlichen und zu verbessern" (22), auf (23). Als Arbeitsgremien zur Unterstützung der leitenden Organe wurden fünf Ausschüsse für einzelne Sachgebiete geschaffen; durch die Einführung der ohne Einstimmigkeit auf der Basis einer qualifizierten Mehrheit "verbindlichen Beschlüsse" wurde die Wirkungskraft des Verbandes gesichert und in ahnungsvoller Voraussicht auf ein Vetorecht einzelner Mitglieder verzichtet (24). Dieses zwischen allzu großer Eigenständigkeit und übermäßiger Einengung der Individualität ausgleichende System hat sich bis heute bewährt (25). Erster Präsident der UIC wurde der damalige Direktor der Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans, Herr Mange (26), als erster Generalsekretär wurde Herr Leverve gewählt (27).

(18) Harrand, ebenda, S. 19. Es handelte sich damals noch nicht um die heutige Société Nationale des Chemins de Fer Française - SNCF -.

(19) Stieler, S. 11. Insgesamt waren 46 Bahnen aus 27 Ländern beteiligt.

(20) Die Hauptversammlung - Art. 4 der Satzung 1923 -, heute Generalversammlung genannt, als beschlußfassendes Gremium und der Geschäftsführende Ausschuß - Art. 3 der Satzung 1923 - als Exekutivorgan, beide mit Sitz in Paris.

(21) Harrand, ebenda, S. 19

(22) Art. 1 der Satzung 1923. Diese Satzung ist abgedruckt bei Stieler, aaO., S. 24.

(23) Wolf, aaO., S. 11; Haustein, IR, S. 71.

(24) Tuja, aaO., S. 476

(25) Tuja, ebenda, S. 476

(26) Harrand, S. 19; Tuja, aaO., S. 477. Herr Mange war Präsident bis 1940.

(27) Er arbeitete in dieser Funktion in den nachfolgenden 23 Jahren; vgl. Tuja, ebenda, S. 477, u. Sonderheft der ZUIC, Okt. 1960, S. 5 ff.

B. Ausrichtung und Tätigkeit der UIC bis zum zweiten Weltkrieg

Standen die ersten Jahre nach der Beendigung des Krieges 1914-1918 noch immer im Schatten der Zerstörungen und Erschütterungen, so folgte dem doch in kurzer Zeit - in Deutschland etwa ab 1924 - eine Periode allgemeinen Aufschwunges, die erst durch die Weltwirtschaftskrise 1930 wieder unterbrochen wurde. An dieser Entwicklung hatte naturgemäß auch der junge Verband Anteil, und so umfaßte schon 1926 das Netz seiner Mitgliedsbahnen mehr als 330.000 km in Europa und Asien (28).

Die Zeitströmungen waren einer internationalen Arbeit seinerzeit auch recht günstig. So schlossen sich nicht nur die verschiedenen Eisenbahnunternehmen einzelner Länder - zumeist mit staatlicher Nachhilfe - zusammen (29), sondern auch im internationalen Bereich entstanden neue Verbindungen, wie der "Beratende Ausschuß für Verkehr und Durchfuhr" des Völkerbundes (30), das "Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr" von 1923 (31) und der "Internationale Personen- und Gepäckwagen-Verband" (RIC-Verband) der Verwaltungen.

Tiefgreifende Strukturwandlungen blieben dabei jedoch aus. Insbesondere genossen die Eisenbahnen fast ungeschmälert ihre Monopolstellung als Beförderungsmittel. Daher konnte die UIC in der Zwischenkriegszeit sich vornehmlich der Lösung technischer und organisatorischer Probleme des internationalen Eisenbahnverkehrs widmen und hier beachtliche Erfolge erzielen (32),

(28) Vgl. Mitgliederliste bei Stieler, aaO., S.31. Neben den europäischen Bahnen waren auch China, Japan und die UdSSR vertreten; Afrika und Amerika fehlten noch.

(29) So wurde durch Staatsvertrag vom 31. März 1920 zwischen der Reichsregierung, Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg die "Reichseisenbahn", nachmalige "Deutsche Reichsbahn", gebildet; vgl. "100 Jahre Deutsche Eisenbahnen", S.35. Ähnliche Konzentrationen folgten in Frankreich (SNCF) und Großbritannien.

(30) Tuja, aaO., S.477. Seine wichtigsten Schöpfungen waren die "Konvention über die Freiheit im Durchgangsverkehr" von 1921 und das "Internationale Eisenbahnregime" von 1923.

(31) Als Ergänzung des bereits erwähnten Abkommens über das Güterbeförderungsrecht "CIM".

(32) Vgl. Tuja, ebenda, S.472

die bis in die Gegenwart wirken. So nahm im Jahre 1925 das "Zentral-Ausgleichsbüro" (BCC) als Abrechnungs- und Ausgleichsstelle für die beteiligten Bahnen eine fruchtbringende Tätigkeit auf, die heute noch andauert.

C. Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen

Der Ausbruch des II. Weltkrieges störte diese erfolgversprechende Zusammenarbeit. Daß die Staaten der Mitgliedsbahnen zum Teil gegeneinander Krieg führten, mußte das Einvernehmen besonders beeinträchtigen. Hinzu kamen die Besetzung Frankreichs (33) und die Notwendigkeit, auch das Eisenbahnwesen Europas auf die Erfordernisse eines totalen Krieges einzustellen; für eine friedliche internationale Zusammenarbeit war damit kein Raum mehr.

Der Zusammenbruch von 1945 riß ganz Europa in seinen Strudel; zahlreiche Verwaltungen sahen ihre Anlagen zerstört und das rollende Material verschleppt oder vernichtet. Angesichts dieser widrigen Umstände wurden noch besondere Transportleistungen auf zivilem und militärischem Gebiet erforderlich, die ein Eingreifen der Regierungen notwendig machten (34). Auch die UIC (35) konnte zufolge der vorausplanenden Tätigkeit ihres Generalsekretariats mit dem Zusammentritt der leitenden Organe im Februar 1946 in Paris (36) ihre Tätigkeit wieder aufnehmen (37). An dem eigentlichen Aufbau war sie jedoch kaum beteiligt, was Tuja (38) vornehmlich auf die ihr seinerzeit fehlende Fähigkeit zurückführt, Probleme im begrenzten Bereich einiger Mitglieder nicht nur reglementarisch, sondern auch praktisch zu lösen. Aus einer gewissen Schwerfälligkeit ihrer Struktur heraus konnte die UIC ein schnelles kollektives Arbeiten der Mitglieder nicht gewährleisten, und so waren diese denn auf eigene Initiative oder staatliche Hilfe angewiesen.

(33) mit dem Verbandssitz Paris.

(34) Tuja, S.478. Die hierzu gegründete "European Central Inland Transport Organization" (ECITO) hat sich bei der Lösung dieser Aufgaben besondere Verdienste erworben.

(35) Der "Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" muß hingegen zu den Kriegsoffern gezählt werden.

(36) Harrand, aaO., S.19

(37) Das geteilte Deutschland mit seinen verschiedenen Verwaltungen, die "Südwestdeutschen Eisenbahnen" in der frz. Zone, der "Reichsbahn" in der Sowjetzone und der Bizonalen Verwaltung, aus der später die Deutsche Bundesbahn hervorging (vgl. Almanach, S.37) wurden durch eine Delegation der "Alliierten Besatzungstruppen in Deutschland" vertreten (Bulletin UIC 1946, S.5).

D. Die Anpassung der UIC an die Nachkriegsverhältnisse

Mit dem Beginn des europäischen Wiederaufbaues wurde zudem für die Eisenbahnen der Verlust des bisherigen faktischen Beförderungsmonopols deutlich; Straßen- und Luftverkehr nahmen einen ungewöhnlichen Aufschwung und schlossen sich in internationalen Unionen zusammen (39), die Eisenbahnen traf damit auch das Konkurrenzproblem.

Die Regierungen ihrerseits schritten auf den eingeschlagenen Wegen fort und schufen neue Einrichtungen, wie die "Wirtschaftskommission für Europa" der "Organisation der Vereinten Nationen" und im Jahre 1953 im Zeichen der beginnenden Integration die "Europäische Verkehrsministerkonferenz" (40); mit diesen Institutionen nahmen sie auch auf das Eisenbahnwesen direkten Einfluß.

Dem standen auf seiten der Verwaltungen die UIC und - ohne nähere Bindung zu dieser - die verschiedenen Spezialorganisationen gegenüber. Diese Struktur erlaubte weder ein gemeinsames koordiniertes Arbeiten noch eine wirksame Vertretung der Eisenbahnen in den neuen Institutionen. Auf Anregung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa (41) schlossen deshalb in Erkenntnis der Situation die UIC und andere nichtstaatliche Eisenbahnorganisationen am 1. Januar 1951 ein "Abkommen" und ein "Sonderprotokoll" ab, regelten darin die Formen der gegenseitigen Zusammenarbeit und machten den Internationalen Eisenbahnverband zum gemeinsamen Koordinations- und Vertretungsorgan (42). Durch diesen Akt gewannen die Eisenbahnverwaltungen in der UIC ein Instrument zur Sicherung gemeinschaftlichen Handelns und zur Wahrung ihrer berechtigten Interessen; der bisher auf die Verbesserung der Bedingungen des internationalen Verkehrs be-

(38) aaO., S.478,479

(39) Näheres bei Tuja, ebenda, S.479

(40) Vgl. zu diesen in Teil III behandelten Gründungen Tuja, aaO., S.480

(41) le Vert, Die Wirtschaftskomm. für Europa, ZUIC 1957, S.228 u. Tuja, S.480

(42) Das Abkommen umfaßt neben der UIC

- das Intern. Eisenbahntransportkomitee - ITC -,
- den Intern. Personen- und Gepäckwagen-Verband - RIC -,
- den Intern. Güterwagen-Verband - RIV -,
- die europ. Güterzug-Fahrplankonferenz - LIM - und
- den Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen - URF -.

schränkte Aufgabenkreis des Verbandes wurde um die Koordinations- und die Vertretungsaufgabe (43) erweitert.

Gleichzeitig ergab sich die Notwendigkeit, sich stärker mit den Problemen zu beschäftigen, die nur für bestimmte Gruppen von Mitgliedern interessant sind; es stellten sich die sogen. "Fragen der beschränkten Anwendung" (44), die in Gegensatz, aber auch Ergänzung zu den "Fragen der allgemeinen Anwendung" (45) stehen, welche alle Mitglieder betreffen. Die Bearbeitung dieser Fragen beschränkter Anwendung wurde vornehmlich dem "Büro für gemeinsame Angelegenheiten" anvertraut (46), einem 1951 neu geschaffenen leitenden Organ.

Mit den Fortschritten des europäischen Wiederaufbaues wurde der Einfluß der modernen Technik besonders sichtbar; er erfaßt vornehmlich die konkurrierenden Verkehrsträger Luft und Straße. In der Erkenntnis der Bedeutung der Technik für das Eisenbahnwesen (47) schuf die UIC daher im Jahre 1950 ihr "Forschungs- und Versuchsamt" (ORE) (48), um durch eigene praktische Verwirklichungen zur Verbesserung und Vereinheitlichung des Eisenbahnmaterials beizutragen (47). Daneben entwickelte sich der Verband zu einem Organ für Wirtschaftsstudien (49); hiermit beschäftigte er insbesondere die "Wirtschaftsabteilung" seines Generalsekretariats und den Arbeitsausschuß für allgemeine Untersuchungen. In seinen Denkschriften über "die Lage der europäischen Eisenbahnen" (50) und über die "finanzielle Lage der Eisenbahnen" (51) wandte er sich an Regierungen und Öffentlichkeit. Eine als neues Amt geschaffene "Informationszentrale der Europäischen Eisenbahnen" widmete sich der Werbung und der Pflege der "public relations" (52).

Neue Aspekte ergaben schließlich neben der Einrichtung besonderer "Organe

(43) Art.1 der Satzung, UIC-Merkblatt A 1

(44) Art.2 Ziff.2 der Satzung, vgl. dazu Tuja, S.481

(45) Art.2 Ziff.1 der Satzung

(46) Art.37 Ziff.3 der Satzung, 7. Ausg.v.2.12.1953

(47) Tuja, aaO., S.482

(48) Näheres darüber in dem Abschnitt zur Verbandsorganisation

(49) Tuja, ebenda, S.482

(50) Eigene Edition vom Februar 1951

(51) 1956/1957

(52) Tuja, ebenda, S.482; vgl. hierzu auch den Abschnitt über die Organisation des Verbandes

der beschränkten Anwendung" (53) in den Jahren 1957 und 1958 die Aufnahme der ersten amerikanischen und zahlreicher afrikanischer Mitgliedsverwaltungen, die Gründung der "Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen" der sogen. sozialistischen Länder und die beginnende wirtschaftliche Integration Westeuropas in den europäischen Gemeinschaften (54). Einen vorläufigen Abschluß dieser Entwicklung brachte die Generalversammlung vom Juli 1959 auf Grund der Vorkarben der übrigen leitenden Organe durch großzügige Anpassungsmaßnahmen (55):

- Die Internationalität des Verbandes wurde durch den turnusmäßigen Wechsel der den Vorsitz führenden Verwaltungen (56) betont;
- der Geschäftsführende Ausschuß wurde zu einem wirksamen Leitungsorgan umgestaltet; gleichzeitig wurde das "Büro für gemeinsame Angelegenheiten" nach Erfüllung seiner Aufgaben wieder aufgehoben;
- die Kompetenzerweiterung des Verbandes auf alle Fragen allgemeiner und beschränkter Anwendung wurde beibehalten und ausgebaut;
- das Generalsekretariat wurde zu einem wirksamen Instrument der Interessenvertretung umgeformt und verstärkt;
- in zahlreichen Einzelbestimmungen wurde die innere Organisation des Verbandes elastischer gestaltet und von verfahrensmaßiger Schwerfälligkeit befreit.

Dem folgte im Jahre 1960 die Neueinrichtung der "Sitzungen der Abteilungsleiter" und des "Internationalen Eisenbahnfilmbüros", die Reorganisation der Informations- und Publizitätszentrale und eine weitere Vereinfachung des Beratungsverfahrens. In dieser zur Erhöhung der "Produktivität" regenerierten Form nimmt die UIC heute ihren Platz in den internationalen Organisationen ein.

(53) Hierzu zählen insbesondere die im Teil III näher behandelten Zusammenschlüsse

- Eurofima,
- Europ-Güterwagen-Gemeinschaft,
- Interfrigo - Gesellschaft,
- Trans-Europ-Express-Organisation.

(54) Tuja, aaO., S.488. Vgl. dazu den Teil III der Studie

(56) Bislang führten die französischen Eisenbahnen (SNCF) den Verband an.

(55) Vgl. dazu Tuja, S.490 ff. und die Beschlüsse vom 16.7.1959 in ZUIC 1959, S.76. Zum folgenden auch ZUIC 1960, S. 283 ff.

Bleibt diese historische Darstellung auch skizzenhaft, so zeigt sich in der Entwicklung des Internationalen Eisenbahnverbandes, speziell in dem zuletzt umrissenen Strukturwandel, die aktuelle Dynamik der UIC. Bewährt in den fast vierzig Jahren ihres Bestehens und in der Entfaltung zu einer weitgespannten Organisation erweist sich die UIC zugleich als Ausdruck der internationalen Zusammenarbeit und als wirkungsvolles gemeinsames Instrument zahlreicher Eisenbahnunternehmen in fast allen Teilen der Erde.

2. DIE RECHTSSTRUKTUR DES INTERNATIONALEN EISENBAHNVERBANDES

A. Allgemeines

Eine nähere Untersuchung des Rechtscharakters der UIC hat vornehmlich von dem Inhalt und den Bestimmungen der Verbandsatzung auszugehen¹. Diese statutarischen Bestimmungen regeln in dem Kapitel im Teil A 2 den Zweck des Verbandes und im Teil B (3) dessen Zusammensetzung.

Der in Artikel 1 der Satzung näher umschriebene Verbandszweck umfaßt in der Hauptsache drei im einzelnen verschiedene, ihrer Natur nach jedoch in engem Miteinander stehende Richtungen: Die Förderung der gemeinsamen Interessen der Mitglieder in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht, die Vertretung der Mitglieder und dieser ihrer Interessen nach außen hin und schließlich die Koordinierung und einheitliche Ausrichtung der übrigen internationalen Eisenbahnverbände.

Dieser von dem Verband verfolgte Zweck ist permanenter Natur; schon aus ihrem Wesen ergibt sich, daß die vorbezeichnete Zweckbestimmung so lange bestehen wird, als es verschiedene nationale Eisenbahnen mit internationalen Beziehungen geben wird.

Die in den Artikeln 4 ff. der Satzung getroffenen Bestimmungen über die Verbandsmitgliedschaft stellen klar, daß es sich um einen Zusammenschluß von Eisenbahnverwaltungen handelt. Die Zahl der Mitglieder ist nicht begrenzt noch ist die Mitgliedschaft auf Angehörige bestimmter Gebiete beschränkt. Zur Aufnahme in den Verband müssen die Aspiranten lediglich bestimmte,

-
- (1) Die Satzung - UIC-Merkblatt A 1 - ist in Arch.f.Eis. 1959, S.535 ff. abgedruckt
 - (2) Art.1 bis 3 der Satzung
 - (3) Art.4 bis 12 der Satzung

im einzelnen näher zu umschreibende Erfordernisse (4) erfüllen. Von der Zusammensetzung und dem Wechsel der untereinander im Prinzip gleichberechtigten Mitglieder bleibt der Bestand des Zusammenschlusses unabhängig.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, daß die UIC die Vereinigung einer beliebig großen Zahl in bestimmter Hinsicht, nämlich als Eisenbahnunternehmen, qualifizierter Mitglieder zur Verfolgung eines gemeinsamen Zweckes ist.

Diese Vereinigung führt den Gesamtnamen "Union Internationale des Chemins de Fer" (5) und gibt dadurch Aufschluß über ihren internationalen Charakter. Der Zusammenschluß wird durch eigene Organe (6) repräsentiert. Sie garantieren als "leitende Organe" eine stetige Verbandsausrichtung und ermöglichen ein einheitliches Verbandshandeln (7), sie bilden aber auch einen eigenen Verbandswillen (8).

In diesen verschiedenen Momenten manifestiert sich die Eigenständigkeit des Zusammenschlusses; Dieser selbst wird Willens- und Handlungssubjekt. Er lebt nicht in der Gesamtheit der an dem Zusammenschluß beteiligten Personen; nicht diese in ihrer Mitberechtigung erscheinen als seine Träger, vielmehr wirkt er selbst real als überindividuelle Organisationseinheit (9).

Der Internationale Eisenbahnverband erscheint somit nach den maßgebenden statuarischen Bestimmungen als ein derart verselbständigter körperschaftlicher Zusammenschluß mit kollektivistischer Ausrichtung (10).

Mit dieser Aussage über die Eigenständigkeit als Willens- und Handlungssubjekt ist für seine Stellung in der Rechtsordnung allerdings noch nichts gewonnen. Hierzu ist vielmehr folgendes zu bemerken:

(4) Vgl. dazu die Ausführungen ü.b.d. Mitgliedschaft, Teil II, Ziff. 3 A d. Studie.

(5) Art. 1 der Satzung. Die Abkürzung "UIC" wird im int. Bereich durchweg gebraucht; sie ist der Abkürzung des deutschen Verbandsnamens "IEV" aus Gründen der Einheitlichkeit vorzuziehen; vgl. ZUIC 1951, S. 105

(6) Art. 13 der Satzung: Generalversammlung, Geschäftsf. Ausschuß und unter deren Leitung der Generalsekretär

(7) Hier kommen Geschäftsf. Ausschuß, Präsident der UIC und Generalsekretär in Betracht - Art. 25 der Satzung

(8) Er ist kein natürlicher Wille, da die Organisation kein Lebewesen ist, sondern ein durch den Zweck des Zusammenschlusses gesteuerter und so vereint wirkender menschlicher Wille; vgl. Enneccerus-Nipperdey, S. 611

(9) Staudinger, Bem. 2, 3 Einl. zu § 21 BGB

(10) vgl. dazu Schrag, S. 32

Der natürlichen Rechtsfähigkeit, die aus der Stellung des Menschen in seiner Umwelt entspringt, steht die "künstliche Rechtsfähigkeit" (11) der "juristischen Person" gegenüber. Ihr reales Substrat ist die vorgenannte überindividuelle Organisationseinheit (12) (13); diese kann von der Rechtsordnung als ein besonderes Rechtssubjekt anerkannt werden. Die juristische Person entsteht also nicht bereits durch einen körperschaftlichen Zusammenschluß, sondern wird erst durch die Rechtsordnung in besonderer Weise geschaffen (14). Sagt somit der Begriff der juristischen Person nichts über die soziologische Struktur der so anerkannten Einheit aus, so läßt umgekehrt die Existenz bestimmter soziologischer Kriterien nicht den Schluß auf die Notwendigkeit oder das Vorhandensein einer juristischen Person zu (15). Die Rechtsfähigkeit einer solchen Personenmehrheit ergibt sich daher immer nur im Bezug auf die nationale Rechtsordnung eines Staates.

B. Die UIC und ihre Beziehung auf eine nationale Rechtsordnung

Anknüpfungspunkt für die Bestimmung einer derartigen Rechtsordnung ist wiederum die Rechtsgrundlage, die sich der Personenverband gegeben hat, sein Statut. Entsprechend der Bestimmung über den Verbandssitz (16) hat sich der Internationale Eisenbahnverband in das französische Staatsgebiet "begeben"; er unterliegt durch diese Lokalisation der französischen Rechtsordnung. Maßgebend für seine Rechtsstellung ist daher das französische Recht, das sich auch insoweit in verschiedener Beziehung vom deutschen Recht unterscheidet.

Sind im deutschen Recht die in Betracht kommenden Organisationsformen die "Gesellschaft" und der "Verein" (17), so sind es im französischen Recht die

(11) engl. daher "artificial person"

(12) vgl. Staudinger, Bem. 2, Einl. zu § 21 BGB

(13) Eine derartige Organisationseinheit muß nicht notwendig Personenvereinigung sein, in Betracht kommt auch ein zweckgebunden verwaltetes Sondervermögen; Staudinger, Bem. 2 a, Einl. zu § 21 BGB

(14) Schrag, S. 33; Staudinger, Bem. 2, 3, Einl. zu § 21 BGB

(15) Staudinger, Bem. 2 c, Einl. zu § 21 BGB; zu den Rechts-theorien des 19. Jhd. s. dorts. und Enneccerus-Nipperdey, S. 609

(16) Art. 3 der Satzung bestimmt Paris zum Verbandssitz

(17) §§ 705 ff. und §§ 21 ff. BGB

"société" und die "association" (18). Die Formen des deutschen Rechts unterscheiden sich dem Grunde nach dadurch, daß die Gesellschaft sich als Vertragsverhältnis unter bestimmten Personen darstellt, die durch ihr Zusammenwirken einen gemeinsamen Zweck fördern wollen und so in ihrer Gesamtheit zu Trägern eines Gesamthandsvermögens werden (19). Ihr gegenüber erscheint der Verein als auf Dauer angelegte, aber vom Mitgliederstand unabhängige Personenvereinigung mit körperschaftlicher Verfassung; er ist korporativ-autonom organisiert und selbst Vermögensträger (20) (21). Der von den beteiligten Personen mit der Vereinigung verfolgte Zweck ist im deutschen Recht kein Kriterium der Unterscheidung (22). Das französische Recht unterscheidet hingegen "société" und "association" nach dem Zweck: Begriffswesentliches Kriterium für letztere ist die beabsichtigte Gewinnerzielung, für erstere aber das Fehlen einer solchen Absicht (23). Ähnlich wie im deutschen Recht ist aber die "association" gegenüber der "société" mehr auf permanentes Zusammenwirken ausgerichtet; sie kann daher als "Idealverein" (24) aufgefaßt werden.

Auch in der Rechtsstellung unterscheiden sich die deutschen und französischen Institute. Hat die "société" unbeschränkte Rechtsfähigkeit, so erwirbt die "association" Personalität erst durch die "déclaration" (25). Hierunter ist die Benennung von Zweck, Namen und Sitz des Verbandes und der Personalien der leitenden Mitglieder sowie die Übergabe einer Ausfertigung der Vereinsstatuten an die zuständige Departementspräfektur zu verstehen (26). Die durch die "déclaration" erworbene Rechtsfähigkeit unterscheidet sich jedoch von der der "société", aber auch der des deutschen Zivilrechts dadurch,

(18) Art. 1832 ff. Cc und Loi du 1er Juillet 1901 relative au contract d'association; der Cc enthält keine Regeln hierzu

(19) Enneccerus-Nipperdey, S. 621; Palandt, Anm. 1 zu § 705 BGB

(20) Staudinger, Anm. II 3 vor § 705 u. Anm. 8 vor § 21 BGB

(21) Infolge der Ausgestaltung des pos. Rechts ergeben sich zahlreiche Mischformen zwischen "Verein" und "Gesellschaft", wie etwa der nichtrechtsf. Verein, der Gesellschaftsrecht untersteht. Die Aktiengesellschaft ist we sensmäßig Verein.

(22) Staudinger, Anm. 10 vor § 21 BGB

(23) Art. 1832 Cc u. § 1 G.v. 1.7.01; vgl. Colin-Capitat, Cours, S. 756

(24) Staudinger, Anm. 31 vor § 21 BGB

(25) Colin-Capitat, Cours, S. 767; ohne déclaration wird Rechtsfähigkeit nicht erworben; vgl. Planioł-Ripert, S. 929 ff.

(26) Art. 5 Abs. II, III G.v. 1.7.01

daß das französische Recht hier nur eine beschränkte Rechtsfähigkeit gewährt (27). Sie hat die aktive und passive Prozeßfähigkeit, das Recht zum Besitz und zur Verwaltung des Vereinsvermögens und die Fähigkeit zum entgeltlichen Erwerb (28) zum Inhalt. Nach deutschem Recht steht der "Gesellschaft" als solcher keine Rechtsfähigkeit zu; auch der Verein erwirbt sie - dann allerdings uneingeschränkt - nur durch die konstitutiv wirkende Eintragung (29).

Der Internationale Eisenbahnverband stellt sich nach seiner oben aufgezeigten Zusammensetzung und Zweckbestimmung als ein "Zusammenschluß mehrerer, die Kenntnisse, Tätigkeiten und Mittel zu anderen Zwecken als der Gewinnerzielung" vereinen, dar (30). Er ist demzufolge "association" i. S. des Gesetzes vom 1.7.1901 und durch die Anmeldung (31) als "association déclarée" in dem hier aufgezeigten Umfang rechtsfähiger "Idealverein" des französischen Privatrechts.

C. Die Rechtsstellung der UIC als internationaler Zusammenschluß

a) Dieser Lokalisation der UIC in der französischen Rechtsordnung steht nach Artikel 3 der Verbandssatzung die Internationalität des Zusammenschlusses gegenüber. Diese Internationalität, die ihren Ausdruck bereits im Verbandsnamen findet, wird im wesentlichen durch zwei Merkmale gekennzeichnet. Einmal manifestiert sie sich in der Verbandsmitgliedschaft (32), deren Erwerb nicht auf die Angehörigen eines Staates oder bestimmter Staaten beschränkt (33), sondern Bewerbern aus allen Ländern möglich ist (34). Zum anderen zeigt sie sich darin, daß sich die Verbandstätigkeit auf eine internationale Ebene erstreckt; der Zusammenschluß bezweckt nicht die Behandlung solcher Probleme, die sich nur in einem nationalen Bereich ergeben (35). Zwar ist

(27) "petite personnalité", vgl. Colin-Capitat, *Traité*, S.371

(28) Das Recht zum unentgeltl. Erwerb steht nur der "association reconnue d'utilité publique" zu; Art. 10 G. v. 1.7.1901

(29) § 21 BGB

(30) Art. 1 G. v. 1.7.1901

(31) Hierfür ist seitens der UIC auf Grund ausdr. Ermächtigung der Generalsekretär zuständig; UIC-Merkblatt A 10

(32) Art. 4 der Satzung

(33) vgl. dazu Schrag, S. 42; Verdross, 3. Aufl., S. 474

(34) Eine Begrenzung auf Angehörige bestimmter Staaten - so z. B. nach Art. 1 der Satzung des VDEV (Vgl. Wolf, *Anl. I*, S. 55 ff) - nur mittel- und

nicht erforderlich, daß sich die Aufgaben allen Mitgliedern gleichmäßig stellen, vielmehr können (36) auch nur bestimmte Mitgliedsgruppen interessiert sein. Der Verbandszweck kann jedoch nicht auf die Erfüllung der Ansprüche eines Einzelmitgliedes beschränkt werden, ohne daß der Zusammenschluß seinen Sinn verlieren würde.

Besitzt die UIC diese beiden Merkmale der Internationalität, so wird für eine Anerkennung als internationale Organisation weiter die Existenz einer leitenden Stelle gefordert, die die permanente Tätigkeit des Zusammenschlusses garantiert (37). Diese leitende Stelle besitzt die UIC in Gestalt ihres Geschäftsführenden Ausschusses und des Generalsekretärs. Somit findet die UIC nicht im Rahmen der französischen Rechtsordnung ihre Grenzen, sondern erstreckt sich über diesen hinaus; sie stellt sich als internationale Organisation dar. Damit steht sie in der vielfältigen Zahl ähnlicher Gebilde und Institutionen, ohne deren Existenz, aber auch Zusammenarbeit internationale Beziehungen heute kaum noch vorstellbar sind (38). Von daher könnte sie auch einen besonderen Rechtsstatus haben.

b) Die Bezeichnung mit dem Sammelbegriff "Internationale Organisation" allein führt in dieser Frage nicht wesentlich weiter; denn einerseits sagt dieser Begriff über die durchaus verschiedene rechtliche Stellung der in Betracht kommenden Gebilde nichts aus, andererseits wird er selbst nicht einheitlich gebraucht (39). Für gewöhnlich können die internationalen Organisationen nach ihrer Zusammensetzung in zwei Hauptgruppen eingeteilt werden (40), die der staatlichen Verbände (41) und die der nichtstaatlichen Zusammenschlüsse (42),

nordeuropäische Verwaltungen - oder auch bei der praktisch auf die sozialistischen Länder beschränkten OSShD - würde die Internationalität allerdings nicht beeinträchtigen.

(35) Schrag, S.42

(36) Bei der UIC geschieht das im Rahmen der "Fragen beschränkter Anwendung".

(37) Verdross, 3. Aufl., S.474

(38) S. dazu Mosler, Erweiterung, S.40 u. ders. bei Strupp-Schlochauer III, S.665 ff., 669

(39) Vielfach werden unter dieser Bezeichnung nur die Staatenverbindungen verstanden; vgl. Bindschedler bei Strupp-Schlochauer, Wörterbuch II, S.70

(40) Vgl. Dahm II, S.321; Hausteil, IR, S.7; ders., Int.Org., S.35

(41) Intergovernmental Organizations - IGO -

(42) Non-Governmental Organizations - NGO -

der Vereinigungen privatrechtlicher Natur.

Staatliche Verbände in diesem Sinne sind Staatenverbindungen. Sie sind von souveränen Staaten jeweils durch multilaterale Verträge geschaffen; auf deren Grundlage dienen sie mit eigenen Organen der Verfolgung gemeinsamer Zwecke (43). Kommen als Mitglieder dieser Organisationen folglich nur Staaten in Betracht, so sind diese untereinander grundsätzlich rechtlich gleichgestellt, also paritätisch berechtigt und verpflichtet (44).

Zu unterscheiden sind bei den Staatenverbindungen zunächst die politisch-militärischen (45) und die unpolitischen Organisationen (46). Letztere sind die eigentlichen internationalen Verwaltungsgemeinschaften (47); sie bezwecken die Regelung administrativer Aufgaben, für die bei mehreren Staaten ein gemeinsames oder gleichgerichtetes Interesse besteht. Aus den sogen. Verwaltungsunionen (48) fortentwickelt, kann bei ihnen heute ein internationaler und ein supranationaler Typ unterschieden werden (49) (50). Hat ersterer ordnende administrative Funktionen, so sind letztere mehr als eine Art unabhängiger, übernationaler Verwaltungseinrichtungen zu charakterisieren, die eine sachlich beschränkte, aber die Mitgliedstaaten insoweit bindende Kompetenz besitzen (51).

Diesen insgesamt durch die alleinige Beteiligung von Staaten kennzeichne-

(43) Bindschedler, aaO., S. 70; Verdross, 3. Aufl., S. 278; Hausteil, IR, S. 7

(44) Guggenheim, S. 222; Bindschedler, S. 81; vgl. Verdross, 4. Aufl., S. 181; eine tatsächliche Ungleichheit in machtpolitischer u. wirtschaftl. Hinsicht findet jedoch häufig ihren - nicht unberechtigten - funktionellen Niederschlag. S. dazu Bindschedler, aaO., S. 81 mit Beispielen.

(45) etwa Staatenbünde, Allianzen oder Verteidigungsbündnisse

(46) Politik sei hier in einem engeren Sinne als das Machtverhältnis der Staaten betreffend verstanden; der Übergang von politischen zu unpolitischen Organisationen ist jedoch oft fließend; vgl. Bindschedler, aaO., S. 74

(47) dazu insbes. Bülck bei Strupp-Schlochauer III, S. 564

(48) Diese Frühtypen intern. Verwaltungsarbeit hatten meist geringe Organisation ohne Entscheidungsgewalt; Bülck, aaO., S. 565

(49) Bülck, aaO., S. 547

(50) Eine Sonderform des int. Typus sind die Spezialorganisationen, staatl. Organisationen, die der UN nach Art. 57 der Charta organisatorisch angeschlossen sind.

(51) dazu Verdross, 3. Aufl., S. 280; Bindschedler, aaO., S. 75; auch Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 665, 670

ten Zusammenschlüssen stehen die nichtstaatlichen Organisationen gegenüber (52). Es sind Verbände und Vereinigungen privatrechtlicher Natur; ihr Gründungsakt ist nicht der völkerrechtliche Vertrag zwischen Staaten, sondern eine in den Formen des Privatrechts geschlossene Vereinbarung der Mitglieder, die - jedenfalls unmittelbar - nicht dem staatlichen Bereich angehören (53). Es kann sich hierbei um Gesellschaften, Behörden oder Unternehmen handeln; die Staaten, denen jene angehören, treten in den nichtstaatlichen Organisationen niemals direkt in Erscheinung. Gleichwohl ähneln jedoch diese Zusammenschlüsse in ihrer organisatorischen Struktur häufig den Staatenverbindungen (54).

Maßgebend für die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Gruppe ist der Gründungsakt der Mitglieder resp. die sich auf diesen beziehende Satzungsbestimmung. In dieser Hinsicht spricht Art.4 der Satzung der UIC von "Gründerverwaltungen". Hier wird festgestellt, daß es sich um einen Zusammenschluß von Eisenbahnunternehmen handelt. Daraus folgt, daß nur derartige Korporationen, nicht aber Staaten und Regierungen, in dem Zusammenschluß beteiligt sind. Ist Gründungsakt der UIC aber dieses privatrechtliche Übereinkommen der Verwaltungen, so ist sie folglich zu den nichtstaatlichen Organisationen zu zählen.

Bedenken gegen diese Feststellung könnten sich aus der Besonderheit ergeben, daß die Eisenbahnen in weiten Teilen der Erde (55) sogenannte Staatseisenbahnverwaltungen sind (56) und von daher im nationalen Rahmen (57) oft

(52) In besonderen Zwischenformen, oft als "gemischte Organisationen" bezeichnet, arbeiten Staaten und nichtstaatliche Teilnehmer gemeinsam; vgl. dazu Haustein, IR, S.7 u. Mosler, Erweiterung, S.43 Anm.17

(53) Kaiser bei Strupp-Schlochauer II, S.612, 614 und Dahm, II, S.321

(54) Dazu Haustein, IR, S.7; der., Völkerr. Stellung, S.73 u.79; Cottier bei Strupp-Schlochauer I, S.417

(55) So durchweg in Europa, Asien, Afrika und Südamerika, anders jedoch in Nordamerika

(56) Das drückt sich im Namen (Bsp. Italien FS, Dänemark DSB) oder in der Rechtsstellung aus. So sind DB, SNCF, RENFE, SJ u. SBB Anstalten des öff. Rechts, ÖBB und DR Teil der Staatsverwaltung. Vgl. Ottmann, Bundesbahn, 1959, S.1004

(57) Hoheitliche Befugnisse wirken nur in bestimmten Fällen über Landesgrenzen hinweg, z.B. bei Grenzbahnen (Deutschland-Schweiz: Schaffhausen, Basel) mit Bahnanlagen auf fremdem Hoheitsgebiet und ausländischen Bediensteten.

hoheitliche Befugnisse haben (58). Von hier aus sind die einzelnen Staaten als Unternehmensträger in natürlicher Weise auch an internationalen Zusammenschlüssen ihrer Unternehmen beteiligt, sei es nur durch die Personalhoheit über die zu entsendenden Funktionäre.

Maßstab für die Zuordnung zu der einen oder anderen Gruppe kann in diesen Fällen staatlicher Beteiligung aber nicht die Gleichberechtigung der Mitglieder sein, denn sie ist ebenso Kennzeichen der staatlichen wie der nichtstaatlichen Verbände. Relevant ist vielmehr allein, ob die Mitglieder als Hoheitsträger auftreten oder nicht. Hoheitliches Auftreten kennzeichnet die staatlichen Verbindungen, es findet seinen äußeren Ausdruck etwa in der Entsendung diplomatischer Vertreter (59). In den nicht auf völkerrechtlichen Verträgen begründeten Zusammenschlüssen treten die staatlichen Eisenbahnverwaltungen hingegen nicht als Träger von Hoheitsrechten auf, sie sind vielmehr nur in ihrer Eigenschaft als Betriebsunternehmer und damit im Rahmen des Privatrechts beteiligt (60) (61) (62). Das gilt insbesondere auch von der UIC, in der die Eisenbahnverwaltungen aus eigenem, nicht aus abgeleitetem Recht beteiligt sind. Auch unter Berücksichtigung einer staatlichen Eisenbahnhoheit ist sie folglich nichtstaatliche Organisation, nicht Staatenverbindung.

c) Unter dieser Zuordnung ist die Rechtsstellung der UIC im internationalen Bereich weiterhin zu betrachten.

(58) Unberührt hiervon bleibt, daß der Betrieb der DB nach h. M. nicht als hoheitliche Tätigkeit gilt

(59) Haustein, IR, S. 23; bezüglich der Revisionskonferenzen staatlicher Verträge

(60) Haustein, IR, S. 7. Das folgt z. B. für die DB auch aus § 18 BbahnG, wonach Verhandlungen mit ausw. Regierungen nur im Auftrag und namens der Bundesregierung geführt werden können. Aus dieser Vorschrift, die auch für int. Verbände gilt, folgt, daß die DB bei Verträgen mit anderen Bahnen selbst Vertragspartner ist und daß Regierungsvertreter hier nur ausnahmsweise und aus abgeleitetem Recht teilnehmen können; vgl. Sarter-Kittel, S. 111

(61) Es wäre sonst auch schlecht erklärlich, daß Art. 51 der UIC-Satzung von der Genehmigung durch Aufsichtsbehörden spricht. Wäre der Hoheitsträger selbst beteiligt, so bedürfte es dessen in der Regel nicht.

(62) Deshalb wird auch die Internationale kriminalpolizeiliche Vereinigung - Interpol -, deren Mitglieder die Polizeibehörden, nicht die Staaten selbst sind, richtig als nichtstaatlicher Verband angesehen; vgl. H. Schneider bei Strupp-Schlochauer II, S. 143

ca) Diese Rechtsstellung könnte sich zunächst in einer besonderen internationalen Privatrechtssubjektivität äußern (63). Ein Anerkenntnis derartiger Rechtssubjekte hat deshalb Bedeutung, weil internationale Gremien nicht nur umfassende Rechtsgebiete regeln, sondern auch durch ihre Organe, wie Büros und Sekretariate, selbst als Privatrechtssubjekte am Rechtsverkehr teilnehmen.

Staatlichen Organisationen wird im Gründungsvertrag der beteiligten Staaten eine besondere, international anerkannte Privatrechtssubjektivität häufig ausdrücklich verliehen. In anderen Fällen liegt in der Schaffung des Zusammenschlusses und der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften teilnehmender Staaten incidenter die Verleihung der Rechtssubjektivität durch die Vertragspartner (64). Demzufolge werden die durch Staatsverträge geschaffenen Organisationen auch meist als "internationale juristische Personen" bezeichnet (65).

Anders ist die Rechtslage der nichtstaatlichen Organisationen. Da sie nicht auf einem Staatsvertrag basieren, kann ihre Rechtssubjektivität nicht in einem solchen geregelt sein. Sie werden daher auch nicht als "internationale juristische Personen" bezeichnet (66). Gewöhnlich besteht für eine Anerkennung als internationales Rechtssubjekt durch die Staaten auch kein Anlaß, weil diese wegen der privatrechtlichen Natur keinen direkten Einfluß haben. Für nichtstaatliche Organisationen besteht daher prinzipiell nur die Möglichkeit, in einer nationalen Rechtsordnung Rechtspersönlichkeit zu erwerben (67). Im internationalen Bereich wird das so geschaffene Rechtssubjekt dann nach den Regeln des internationalen Privatrechts und des Fremdenrechts behandelt (68).

Auch die UIC bleibt unter diesem Gesichtspunkt lediglich nationale juristische Person der französischen Rechtsordnung; nur als solche kann sie im internationalen Bereich auftreten und handeln und sich allenfalls in fremden Staaten dortiger Mitglieder bedienen.

(63) Das Bestehen einer spez. Rechtspersönlichkeit intern. Zusammenschlüsse ist jedoch nicht unbestritten; Beitzke, S. 219

(64) Beitzke, S. 213, 219

(65) Verdross, 4. Aufl., S. 131; Bindschedler bei Strupp-Schlochauer II, S. 76, 80

(66) Verdross, aaO., S. 131

(67) Beitzke, S. 203. Von dieser Möglichkeit mit allen Vor- und Nachteilen wird gewöhnlich durch die Wahl des Sitzes - vgl. Art. 3 UIC-Satzung - Gebrauch gemacht.

(68) vgl. Kaiser bei Strupp-Schlochauer II, S. 614

Es leuchtet ein, daß diese Lösung in mancher Hinsicht unbefriedigend bleibt. Es kann ja nicht übersehen werden, daß Mitgliedschaft und räumlicher Ausdehnungsbereich nichtstaatlicher Organisationen auf internationaler Ebene liegen. Auch in Zweck und Zielsetzung unterscheiden sich die nichtstaatlichen Organisationen von den staatlichen oft wenig (69) (70). Es soll jedoch nicht außer Betracht bleiben, daß die privaten Organisationen im internationalen Leben weitgehend wie rechtsfähige Körperschaften behandelt werden und damit in dieser Hinsicht den staatlichen Organisationen in praxi weitmöglich angeglichen sind (71).

cb) Unter einem anderen Gesichtspunkt ist die Frage der Völkerrechtssubjektivität zu betrachten. Die Stellung als Subjekt des Völkerrechts liegt auf einer anderen Ebene als die Rechtsstellung der "internationalen juristischen Person"; die Völkerrechtsfähigkeit schließt die Stellung als internationale juristische Person weder aus noch bedingt oder umfaßt diese jene mit.

Auszugehen ist vielmehr vom Inhalt der Völkerrechtsfähigkeit. Bezeichnet der Begriff der Rechtsfähigkeit allgemein die Fähigkeit, Träger subjektiver Rechte und Pflichten zu sein, so ist Völkerrechtsfähigkeit der Status, der die Trägerschaft von Rechten und Pflichten im Völkerrecht als speziellem Teil der Rechtsordnung zum Inhalt hat (72). Als Rechtssubjekte des Völkerrechts wird daher jede rechtliche Einheit angesehen, "der das Völkerrecht unmittelbar durch Regelung ihres Verhaltens Rechtsansprüche gewährt und Pflichten zuweist und die ihrer Anlage nach - weil ihr ein bestimmtes völkerrechtliches Wollen und Handeln als ihr eigenes Wollen und Handeln zugerechnet werden kann - fähig ist, diese Rechte wahrzunehmen und diese Pflichten zu erfüllen" (73) (74).

Als Subjekte des Völkerrechts wurden in der Vergangenheit - von Ausnahmen

(69) vgl. Schrag, S. 6

(70) vgl. Haustein, Völkerr. Stellung, S. 79

(71) vgl. etwa die Zuerkennung des Konsultativstatus durch den Wirtschafts- und Sozialrat der UN, dazu u. S. 28

(72) Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 665; ders., Erweiterung, S. 52 ff.

(73) v. d. Heydte, S. 91

(74) Auch die Völkerrechtsfähigkeit ist an ein bestimmtes soziologisches Substrat insoweit nicht gebunden; vgl. oben, S. 18 u. Mosler, Erweiterung, S. 54 u. 44

abgesehen - allein die Staaten anerkannt (75) (76). Zu den Staaten trat aber in Gestalt der internationalen Organisationen und Einrichtungen in neuerer Zeit eine Gruppe von verselbständigten Funktionsträgern hinzu (77) (78). Da ohne deren Existenz der internationale Rechtsverkehr heute kaum noch denkbar ist, benötigen auch diese Gebilde Rechtsfähigkeit im völkerrechtlichen Verkehr (79). Leitet sich diese Gruppe von den Staaten als ihren Gründern her, so kann man folglich nunmehr zwei Gruppen von Völkerrechtssubjekten unterscheiden. Die eine umfaßt in der Hauptsache die Staaten als ursprüngliche und notwendige Teilnehmer der Völkerrechtsordnung, die andere umfaßt die von diesen durch Staatsverträge geschaffenen Funktionseinheiten (80). Kennzeichen der ersten Gruppe ist, daß sich zwischen diesen Rechtssubjekten die Ordnungs- und Gerechtigkeitsfunktion der Völkerrechtsordnung vollzieht (81); sie tragen ihren Zweck in sich selbst und sind anderen Zweigen der Rechtsordnung nicht eingeordnet (82).

Die zweite Gruppe, die der abgeleiteten Rechtssubjekte, ist dadurch gekennzeichnet, daß ihr die vorgenannten Merkmale fehlen; sie nehmen kein originäres Interesse wahr, sondern sind lediglich Funktionsträger, deren sich die Staaten zur Wahrung ihrer Interessen bedienen (83). Sie nehmen daher auch nur insoweit an der Völkerrechtsordnung teil, als die ihnen übertragenen Funktionen reichen; ihre Rechtssubjektivität ist damit beschränkt (84). Zu dieser Gruppe sind mithin alle die Organisationen und Einrichtungen zu zählen, die zwar nicht völkerrechtsnotwendig sind, deren Aktivität aber doch in besonderem Maße der Rechtsverwirklichung, der Erhaltung und Förderung der Völkerrechtsgemeinschaft dient (85).

(75) Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 669. So aber heute noch die sowj. Wissenschaft, vgl. Jewgenjew, S. 86

(76) Gewisse, insoweit atypische Völkerrechtssubjekte, wie der hl. Stuhl o. ä., waren schon immer anerkannt; vgl. Mosler, Erweiterung, S. 44

(77) Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 669. Ihre Vorläufer waren die klassischen Verwaltungsunionen

(78) Auf die umstrittene Stellung der Einzelperson im Völkerrecht kann hier nicht eingegangen werden.

(79) Mosler, Erweiterung, S. 40

(80) Mosler, Erweiterung, S. 56 ff.; vgl. Dahm, I, S. 71, u. II, S. 5-7

(81) Mosler, Erweiterung, S. 58

(82) Mosler, Erweiterung, S. 57

(83) Mosler, Erweiterung, S. 60; ein Übergang von der einen zur anderen Gruppe ist damit nicht ausgeschlossen.

Notwendiges Substrat für die Zuerkennung der Rechtssubjektivität ist in allen diesen Fällen eine gewisse Autonomie des so auszuzeichnenden Funktionsträgers; dieser muß gegenüber den Mitgliedsstaaten ein bestimmtes Maß an Selbständigkeit in seinen Rechten und Pflichten besitzen, und er muß eine Organisation aufweisen, mittels deren er fähig ist, einen eigenen, rechtserheblichen Willen zu bilden (86).

Völkerrechtsfähigkeit in diesem beschränkten Umfang kommt daher vornehmlich den staatlichen Organisationen zu; ihr Umfang bestimmt sich hierbei nach den von diesen Zusammenschlüssen ausgeübten Funktionen (87) (88).

Die nichtstaatlichen Organisationen und Einrichtungen können - in aller Regel (89) - nicht zu den Völkerrechtssubjekten in diesem Sinne gezählt werden. Gleichwohl wirken auch sie in zunehmendem Maße indirekt dadurch auf die Völkerrechtsordnung ein, daß Staaten und nichtstaatliche Völkerrechtssubjekte mit ihnen als gleichberechtigten Kontrahenten zu verkehren und vertragliche Abmachungen zu treffen beginnen (90). Diese Entwicklung, die erst in ihren Anfängen steht, hat jedoch - wenigstens bislang - zu einer Einordnung in das Völkerrecht noch nicht geführt.

Auch die Tatsache, daß zahlreiche nichtstaatliche Organisationen, insbesondere internationale Idealvereine, gemäß Art. 71 der Charta der Vereinten Nationen zu deren Wirtschafts- und Sozialrat durch Zuerkennung eines differenzierten "Konsultativ-Status" in ein besonderes Verhältnis getreten sind (91)(92),

(84) Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 666

(85) Schneider, Rechtsstellung der IRK, S. 265; vgl. dazu auch Mosler, Erweiterung, S. 69

(86) Mosler, Erweiterung, S. 65-67

(87) Mosler, Erweiterung, S. 86

(88) Nicht zu den Völkerrechtssubjekten gehören die eigentlichen Verwaltungsunionen als bloße Kollektivorgane der Staaten, ebensowenig solche zwischenstaatlichen Einrichtungen, die der Rechtsordnung eines Staates unterstellt sind; vgl. Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 670

(89) Eine Anomalie bildet das Intern. Rote Kreuz, das als privatrechtliche Organisation in seiner humanitären Tätigkeit Aufgaben der Staatsgemeinschaft erfüllt; Schneider, aaO., S. 265; v. d. Heyde, S. 275

(90) Mosler bei Strupp-Schlochauer III, S. 670

(91) Kaiser bei Strupp-Schlochauer II, S. 612 ff. vgl. u. S. 149

(92) Mosler, Erweiterung, S. 74; ders. bei Strupp-Schlochauer III, S. 670; a. A. Kaiser bei Strupp-Schlochauer II, S. 612, der von hier bereits auf eine minimale Völkerrechtsfähigkeit schließen will.

ändert nichts an diesem Ergebnis; denn eine derartige Anerkennung wirkt nur intern gegenüber dem anerkennenden Völkerrechtssubjekt. Auch hier bleibt jedoch die weitere Entwicklung abzuwarten; sie kann durchaus zu einer abermaligen "Erweiterung des Kreises der Völkerrechtssubjekte" führen.

In diesem Sinne steht auch die UIC trotz ihres internationalen Charakters nicht als Subjekt innerhalb der Völkerrechtsgemeinschaft. Ihr ist zwar seitens des Wirtschafts- und Sozialrates der Konsultativ-Status B zuerkannt worden (93). Sie übt aber weder Funktionen aus, die unmittelbar der Rechtsverwirklichung, Erhaltung und Förderung der Völkerrechtsgemeinschaft dienen, noch ist sie in irgendeiner Form Träger völkerrechtlicher Rechte und Pflichten. Gerade ihr Verhalten im internationalen Bereich wird, ungeachtet ihrer vielfältigen internationalen Beziehungen, insbesondere auch zu Staatenverbindungen als Teilnehmern der Völkerrechtsordnung, vom Völkerrecht nicht betroffen, sondern unterliegt allein privatrechtlichen Regeln.

D. Ergebnis

Zusammenfassend kann über die Rechtsnatur des internationalen Eisenbahnverbandes festgestellt werden:

Die UIC ist als "association déclarée" juristische Person des französischen Privatrechts. In ihrer internationalen Rechtsstellung ist sie auf Grund dieser ihrer Beziehung zur französischen Rechtsordnung als "nationalisierter internationaler Zusammenschluß" (94) anzusehen. Es fehlt ihr die Qualifikation der "internationalen juristischen Person", auch als Subjekt des Völkerrechts kann die UIC nicht bezeichnet werden.

(93) vgl. ZUIC 1950, S.196

(94) Schrag, S. 56

3. DIE ORGANISATION DER UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER

A. Mitgliedschaft, Verbandssitz und Amtssprache

1. Allgemeines

Der Internationale Eisenbahnverband ist ein Zusammenschluß von Unternehmen, die sich mit dem Betrieb von Eisenbahnen beschäftigen. Diese Unternehmen sind, eingeteilt in Gründerverwaltungen und nachträglich zugelassene Verwaltungen, die eigentlichen Mitglieder des Zusammenschlusses (1). Neben ihnen stehen die "angeschlossenen Verwaltungen" (2), Unternehmen, die entweder besondere Arten von Eisenbahnen - wie Stadt- und Vorortbahnen - betreiben oder die sich mit Hilfsdiensten des Eisenbahnbetriebs beschäftigen.

2. Gründerverwaltungen und nachträglich zugelassene Verwaltungen

Gründerverwaltungen (3) sind ausweislich ihres Namens diejenigen Unternehmen, die die Gründung des Verbandes im Jahre 1922 betreiben halfen, nachträglich zugelassene Verwaltungen alle diejenigen, die erst später die Mitgliedschaft erwarben. Der Unterschied zwischen beiden Gruppen ist historisch bedingt und formeller Art; auf die Rechtsstellung der betreffenden Verwaltung hat er keinen Einfluß (4).

Gründerverwaltungen sind vornehmlich die großen europäischen Bahnen, wie die Deutsche Bundesbahn (DB), die Deutsche Reichsbahn (DR), die Eisenbahnen Frankreichs (SNCF), Italiens (FS), Großbritanniens (BR), der Schweiz (SBB) und ähnliche Unternehmen Kontinentaleuropas einschließlich der Verwaltungen Ungarns (MAV), Rumäniens (CFR), Polens (PKP) und der Tschechoslowakei (CSD), die außerdem der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - OSShD - angehören. Zu den Gründerverwaltungen gehörten ferner die heute nicht mehr bestehenden Staats-

(1) Art.4 der Verbandssatzung, UIC-Merkblatt A 1

(2) Art.6 der Verbandssatzung

(3) Vgl. dazu im einzelnen die Mitgliederliste, Anhang, Anlage II

(4) Eine derartige Eingruppierung der Mitglieder ist jedoch für viele internationale Zusammenschlüsse charakteristisch; so findet sie sich etwa bei den Vereinten Nationen - Art.3 u.4 der Charta - und früher schon beim Völkerbund - Art.1 VB-Pakt -; vgl. dazu Guggenheim, S.231

bahnen Estlands, Lettlands und Litauens sowie die später wieder ausgeschiedenen chinesischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen der Sowjetunion, die beide jetzt ebenfalls Mitglied der OSShD sind.

Die nachträgliche Zulassung eines Eisenbahnunternehmens zum Erwerb der Mitgliedschaft des Internationalen Eisenbahnverbandes wird von der Erfüllung verschiedener Bedingungen abhängig gemacht:

Natürliche Vorbedingung für den Erwerb der Mitgliedschaft ist, daß sich das zukünftige Mitglied der Verbandssatzung unterwirft und diese und sonstige statuarische Bestimmungen anerkennt. Die freiwillige Unterwerfung unter das Verbandsrecht ist notwendige Voraussetzung jeder gedeihlichen Zusammenarbeit. Aus diesem freiwilligen Anerkenntnis folgt, daß eine Zwangsmitgliedschaft gleich welcher Form, wie sie etwa in gemeinsamen Organisationen totalitärer Staaten für Einzelmitglieder bestehen könnte, für die UIC ausgeschlossen ist.

In sachlicher Hinsicht müssen folgende Bedingungen für den Erwerb der Mitgliedschaft erfüllt sein (5):

a) Zunächst muß es sich bei dem aufzunehmenden Unternehmen um eine Bahn von größerer Bedeutung und von einigem Umfang handeln. Aus diesem Grunde ist eine Mindestgröße von 1.000 km normal- oder breitspurigen (6) Streckennetzes vorgeschrieben. So wird verhindert, daß eine Unmenge kleiner Bahnen, etwa Privatbahnen mit rein lokaler Bedeutung und geringfügigem Verkehrspotential, Mitglieder einer internationalen Organisation werden (7).

b) Weiterhin wird gefordert, daß die Netze der in Betracht kommenden Bahnen in Europa liegen oder Schienenanschluß an Strecken des UIC-Gebietes haben. Diese heute etwas überholt erscheinende Bestimmung ist aus der Tat-

(5) Art.4 Abs.II der Verbandssatzung

(6) In Europa gibt es vornehmlich folgende Spurmaße:

1435 mm (= 4' 8 1/2") Normalspur in fast allen Ländern, ferner verbreitet in Amerika, Asien und Afrika

1524 mm (= 5') Breitspur in Rußland und Finnland,

1676 mm (= 5' 6") Breitspur in Spanien und Portugal.

Daneben finden sich Schmalspuren, von denen die wichtigsten 600, 750 und 1000 mm messen.

(7) Die Mitgliedschaft in der UIC würde diesen Bahnen keine Vorteile bringen, da sie keine intern. Verkehrsleistungen erbringen.

sache zu erklären, daß die UIC aus europäischen Wurzeln hervorgegangen ist, und daß zur Zeit der Gründung die europäischen Bahnen nach Transportleistung und Streckenumfang die bedeutendsten waren. Bahnen, die diese Bedingung nicht erfüllen (8), können jedoch nach anderen Bestimmungen Mitglied werden.

c) Letztlich wird gefordert, daß die betreffenden Bahnen dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienen. Unter Verkehrsöffentlichkeit im Sinne dieser Bestimmung ist die Unbeschränktheit des Benutzerkreises zu verstehen (9), es muß sich nicht etwa um Unternehmen der öffentlichen Hand handeln (10). Auch dieses Erfordernis ergibt sich aus der Natur des Verbandes, denn Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs haben nie internationale Bedeutung.

Nachträglich zugelassene Verwaltungen (11) sind insbesondere die nord- und zentralafrikanischen Bahnen, Bahnen des Orients und Ostasiens und die kanadischen Nationalbahnen (12) (13).

Für Bahnen, die die vorgenannten Bedingungen, insbesondere das Potentialerfordernis, nicht erfüllen, ergibt sich eine Möglichkeit zum Erwerb der Verbandsmitgliedschaft, wenn ihr Beitritt für die UIC ausreichende Bedeutung hat (14). Die Entscheidung hierüber steht der Generalversammlung zu (15). So können zahlreiche Eisenbahnverwaltungen Mitglieder werden, die zwar nur ein - meiste bedingt durch nationale Grenzen - relativ kleines Strecken-

(8) Insbes. also Verwaltungen, deren Netze in Afrika oder Amerika liegen. Ihre Zahl hat in letzter Zeit zugenommen, seit einigen Jahren ist auch Amerika vertreten.

(9) vgl. z.B. § 2 des Allg.Eisenbahngesetzes v. 29.3.1951

(10) Bahnen des öff. Verkehrs stehen in Gegensatz zu Bahnen des nichtöff. Verkehrs, also Werks-, Gruben- und Militärbahnen, nicht in Gegensatz zu Privatbahnen.

(11) Vgl. im einzelnen die Mitgliederliste, Anh., Anlage II

(12) Die Nationalbahnen Mexicos, die ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Verband nicht nachkamen, sind wieder ausgeschieden; ZUIC 1960, S.332

(13) Amerika hat eigene Eisenbahnverbände, wie die AAR und den Panamerik. Eisenbahnkongreßverband

(14) Art.4 Abs.II der Verbandssatzung

(15) Art.16 Ziff.2 der Satzung

netz haben, aber doch eine hohe Bedeutung im internationalen Verkehr genießen (16).

Kann diese Bestimmung schon entsprechend großzügig gehandhabt werden, so gibt Artikel 5 der Satzung weiters die Möglichkeit, in besonderen Fällen auch Bahnen aufzunehmen, deren Streckennetz nicht in Europa liegt und die keinen für das europäische Netz wichtigen Verkehr bedienen. Derartige Fälle sind jedoch ausdrücklich als Ausnahmen gekennzeichnet (17). So aufgenommene Unternehmen erhalten im Einzelfall ein besonders festgelegtes Stimmrecht, dafür werden sie nicht in voller Höhe zu den Verbandskosten herangezogen (18).

3. Angeschlossene Verwaltungen

Neben der Gruppe der Mitglieder finden sich die "angeschlossenen Verwaltungen" (19). Hierunter sind zwei Kategorien von Verkehrsunternehmen zu verstehen:

a) Verwaltungen, die zwar kein Bahnnetz betreiben, aber dennoch für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind. Es sind dies insbesondere Unternehmen, die ergänzende Verkehrsleistungen erbringen, also etwa

(16) Beispiel ist das Gründungsmitglied "Nationalgesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL)" mit 393 km Streckenlänge. Ihr Netz genießt im Ost-West-Verkehr (Koblenz-Trier-Luxembourg (Ville)-Frankreich) u. Nord-Süd-Verkehr (Belgien-Niederlande - Luxembourg (Ville) - Straßburg-Schweiz), u. a. mit TEE-Zug-Verkehr, besondere Bedeutung. Ähnlich steht es mit der Berner Alpenbahn (Bern-Lötschberg-Simplon-Mailand/Genua).

(17) Hier kommen vornehmlich außereuropäische Bahnen in Betracht, wie die Betriebsverwaltung für Kolonialtransporte im ehem. Belg. Kongo, die Indischen Staatsbahnen etc. Das Zentralamt der Eisenbahnen in Übersee zählt nunmehr zu den angeschloss. Verwaltungen; vgl. ZUIC 1959, 385 f.

(18) Nach Art. 40 Abs. II der Satzung können schließlich Mitgliedsverwaltungen von solchen Eisenbahnen ihres Landes, die dem Verband nicht angehören, mit ihrer Vertretung beauftragt werden und dadurch die eigene Stimmzahl vergrößern. Auf diese Weise werden die schwedischen Bahnen Nordmark-Klarälven u. Norsholm-Västerik-Hultsfred v. d. SJ vertreten; vgl. UIC-Merkbl. A 12

(19) Art. 6 der Satzung, vgl. auch Anhang, Anlage II

den Anschluß-Trajektverkehr auf Wasserwegen und über See bedienen, sowie Verwaltungen, die eigenständig besondere Betriebsformen des Eisenbahnverkehrs, wie Schlaf-, Speise- und Thermoswagendienste, gestalten.

Hierzu zählen die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (20) und die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) (21). Ferner gehören hierhin die Fährbootgesellschaften "Stroomvaart-Maatschappij Zeeland" und "Belgische Marineverwaltung" mit ihrem England-Kontinent-Verkehr (22) sowie die "Interfrigo-Gesellschaft", die den internationalen Thermoswagen-Verkehr betreibt. Das Zentralamt der Eisenbahnen in Übersee (Frankreich), bisher Mitglied, wird nunmehr ebenfalls in dieser Gruppe geführt (23) (24).

b) Eisenbahnverwaltungen, die städtische oder Vorort- und Nebenbahnnetze betreiben. Sie erbringen keine internationalen Verkehrsleistungen, sind aber häufig wegen ihrer Zubringerdienste an der internationalen Entwicklung interessiert.

Von den hier in Frage kommenden Unternehmen ist nur das London Transport Executive (25) der UIC angeschlossen (26).

(20) Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL = ISG)

(21) Der Wirkungsbereich der DSG (früher, wie heute in der DDR: Mitropa) ist auf den innerdeutschen Verkehr sowie auf bestimmte außerdeutsche Strecken beschränkt

(22) Sie bedienen die Strecken Harwich - Hoek van Holland und Oostende - Dover, auf denen intern. Tarife gelten

(23) ZUIC 1959, S.385, 386

(24) Das polnische Reisebüro "Orbis" ist 1951 ausgetreten, vgl. ZUIC 1951, S.556

(25) Es betreibt das Londoner Stadt (U)-Bahnnetz. Die Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP - Pariser Metrogesellschaft) ist nicht angeschlossen, obwohl sie am Sitz der UIC arbeitet, ebenso fehlt die städtische Berliner U-Bahn. Die dortige S-Bahn wird von der DR betrieben und vertreten, die Hamburger S-Bahn von der DB.

(26) In der Zwischenkriegszeit gehörte auch die damalige Donau-Save-Adria - Eisenbahngesellschaft (DOSAG), Nachfolgerin der k. u. k. priv. Südbahngesellschaft, mit einem Netz von Wien bis Dalmatien und Oberitalien dazu. Näheres dazu bei Haustein, IR, S.224 ff.

Aus diesen Ausführungen erhellt, daß die Bedingungen für eine Mitgliedschaft in der UIC recht weitgespannt sind. So kann praktisch jedes Eisenbahnunternehmen, das einige Bedeutung im internationalen Verkehr hat, Verbandsmitglied werden.

4. Aufnahme und Ausschluß der Mitglieder

Die Aufnahme neuer Mitglieder erfolgt durch die Generalversammlung der UIC (27). Eine vorläufige Aufnahme durch den Geschäftsführenden Ausschuß (28) ist möglich, sie muß jedoch von der nächstfolgenden Generalversammlung bestätigt werden. Vor dieser Bestätigung hat die postulierende Verwaltung kein Stimmrecht, die vorläufige Aufnahme führt also nicht zur sofortigen Vollmitgliedschaft. Eine die Aufnahme begehrende Verwaltung, die vom Geschäftsführenden Ausschuß zurückgewiesen wird, hat ein Appellationsrecht an die Generalversammlung, diese entscheidet endgültig (29).

Die Generalversammlung entscheidet auch über den Ausschluß von Mitgliedern und angeschlossenen Verwaltungen. Grund zum Ausschluß liegt insbesondere vor, wenn eine Verwaltung ihren Verbandspflichten nicht nachkommt und etwa verbindliche Entscheidungen des Verbandes nicht erfüllt (30). Die Entscheidung ist an den vorherigen Initiativantrag des Geschäftsführenden Ausschusses gebunden.

Die Zugehörigkeit eines Mitgliedes oder einer angeschlossenen Verwaltung wird nicht nur durch den Ausschluß beendet, sondern kann auch automatisch erlöschen. Das ist der Fall, wenn die betreffende Verwaltung sich selbst auflöst oder wenn sie zahlungsunfähig wird (31). Weiters scheiden solche Mitglieder aus, die mit den Verbandsbeiträgen in Rückstand bleiben (32). Nicht

(27) Art. 7 Abs. I der Verbandssatzung

(28) Früher stand die gleiche Befugnis dem damaligen Büro für gemeinsame Angelegenheiten zu.

(29) Art. 7 der Satzung

(30) Art. 9 der Satzung

(31) So sind z. B. die französ. Eisenbahnen Indochinas und des Yunnan ausgeschieden, nachdem sie den Betrieb eingestellt hatten; ZUIC 1956, S. 19

(32) Ein säumiges Mitglied wird ohnehin nicht mehr den Willen haben, die Verbandsmitgliedschaft aufrechtzuerhalten oder es wird demnächst zahlungsunfähig werden und dann würde es automatisch ausscheiden. Vgl. ZUIC 1960, S. 332 bezüglich der ausgeschiedenen Nationalbahnen Mexicos.

ohne weiteres scheiden hingegen Mitglieder aus, die die Aufnahmebedingungen nicht mehr erfüllen. In diesen Fällen ist vielmehr eine Mitteilung des Geschäftsführenden Ausschusses an die betreffende Verwaltung unter Angabe des Sachverhaltes notwendig (33). Mit Zugang dieser Mitteilung endet die Mitgliedschaft, es sei denn, daß das betreffende Unternehmen die Entscheidung der Generalversammlung anruft (34), die dann endgültig ist. Änderungen im organisatorischen Aufbau beeinflussen die Mitgliederstellung nicht (35), ein Wechsel der Rechtsform hat also keine Auswirkungen. Selbstverständlich können die Mitglieder freiwillig aus dem Verband ausscheiden, wie auch der Erwerb der Mitgliedschaft jedem freisteht (36). Soviel zu den Bestimmungen über die Mitgliedschaft (37).

5. Die UIC und ihre deutschen Mitglieder

An dieser Stelle soll kurz auf ein für Deutschland interessantes Faktum eingegangen werden. Mitglied der UIC sind nämlich sowohl die "Deutsche Bundesbahn" in der Bundesrepublik Deutschland wie auch die jetzige "Deutsche Reichsbahn", die Verwaltung der sogen. Deutschen Demokratischen Republik (38) (39). Beide sind aus einer Wurzel, der früheren "Deutschen Reichsbahn" hervorgegangen. Diese "Deutsche Reichsbahn" ist infolge des Zusammenbruches und der Besetzung der vier Zonen durch die Alliierten 1945 untergegangen (40). Schon 1945 bildeten sich zunächst selbständige Zonen-Eisenbah-

(33) Art. 8 der Verbandssatzung

(34) Art. 8 Satz 2 der Verbandssatzung

(35) Art. 7 Abs. II der Satzung, etwa Verstaatlichungen etc.

(36) Art. 11 der Satzung. Voraussetzung für die Beendigung der Mitgliedschaft durch Kündigung ist das Einhalten einer einjährigen Kündigungsfrist.

(37) Auf die im Anhang, Anlage II, beigefügte Mitgliederliste wird nochmals hingewiesen.

(38) Die DR betreibt auch das Berliner Eisenbahnnetz. Ihre Schlaf- und Speisewagengesellschaft heißt, wie früher in Gesamtdeutschland, "Mitropa".

(39) Gründungsmitglied der UIC waren außerdem die Eisenbahnen des Saarlandes (EdS); sie werden seit dem 1.1.1957 in der Bundesbahndirektion Saarbrücken durch die DB vertreten; ZUIC 1958, S. 24

(40) Die Einheit des deutschen Eisenbahnwesens hat damit seit der Übernahme der Länderbahnen durch das Reich im Jahre 1920 nur knapp 25 Jahre Bestand gehabt

nen (41), die bei der UIC durch die Besatzungsmächte vertreten wurden (42), aber noch sämtlich unter dem Begriff "Reichsbahn" erfaßt werden konnten. Die westdeutschen Netze, nämlich die seit 1946 unter einheitlicher Verwaltung betriebenen bizonalen Strecken des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und die noch bis zum Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes am 13.12.1951 organisatorisch selbständige Verwaltung der Eisenbahnen der französischen Zone - Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen -, nannten sich nach der Errichtung der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1949 "Deutsche Bundesbahn". Sie wurden schon im Mai 1949 wieder durch deutsche Fachleute bei der UIC vertreten (43). Die mitteldeutschen Bahnen der sowjetischen Besatzungszone behielten den Namen "Deutsche Reichsbahn" bei, wenngleich sie zu der ursprünglichen "Deutschen Reichsbahn" im gleichen Verhältnis stehen wie die "Deutsche Bundesbahn". Erst im Jahre 1954 stellt die "Deutsche Reichsbahn" den Antrag auf Wiederezulassung zu den Arbeiten der UIC (44).

Angesichts der unklaren Rechtslage der Reichsnachfolge (45) und im Hinblick auf die aus der Besetzung des Vorstandes sich ergebenden Probleme beschloß die Generalversammlung am 8.12.1954 (46) lediglich, der "Deutschen Reichsbahn" gleichberechtigt einen Sitz im Geschäftsführenden Ausschuß zuzuerkennen, bevor eine "reiflich erwogene" Lösung gefunden sei. In dem seit Januar 1959 neu zusammengesetzten Geschäftsführenden Ausschuß sind beide Verwaltungen vertreten, wenn sie auch unter der einheitlichen Landesbezeichnung "Deutschland" geführt werden. Beide sind selbständige und trotz des gemeinsamen Vorläufers in jeder Hinsicht voneinander unabhängige Mitglieder. Insbesondere nimmt die "Deutsche Reichsbahn" der "DDR" nicht den Platz des gleichnamigen Vorgängers ein. Sie ist seit dem genannten Zeitpunkt mit dem stellvertretenden Verbandsvorsitz betraut, während die Deutsche Bundesbahn 1959 und 1960 mit ihrem Ersten Präsidenten, H. M. Oeftering, den Präsidenten der UIC stellte und heute ebenfalls mit dem stellvertretenden Vorsitz betraut ist. Das geteilte Deutschland ist damit an der Leitung des Internationalen Eisenbahnverbandes maßgeblich beteiligt.

(41) nachdem zunächst sogar die Braunschweigischen Landesbahnen neu entstanden waren! (Vgl. Almanach 1960, S.38)

(42) siehe auch oben S.12, Anm.37

(43) vgl. "Reichsbahn" 1949, S.317

(44) ZUIC 1955, S.14 ff.

(45) Auf den Theorienstreit über die Rechtslage Deutschlands kann hier nicht eingegangen werden.

(46) ZUIC 1955, S.15

6. Sitz und Amtssprache

a) Der Sitz des Verbandes befindet sich in Paris (47). Hier sind die Geschäftsräume derzeit in der Rue de Prony Nr. 10 im 17. Bezirk gelegen. Eine Verlegung des Geschäftslokals, das mit dem Anwachsen der Aufgaben allmählich zu klein geworden ist, wird derzeit vorbereitet (48).

b) Amtssprache ist entsprechend der Satzung (49) die französische Sprache (50). Da diese Satzungsbestimmung nicht unbedingt den internationalen Charakter des Verbandes betont, eine wahlfreie Zulassung aller Sprachen aber nicht möglich ist, empfahl das Büro für gemeinsame Angelegenheiten (51), für die Zukunft deutsch, englisch und französisch als gleichberechtigte Konferenzsprachen zuzulassen und der französischen Sprache nur den Vorzug bei der Auslegung von Dokumenten zu geben. Diesen Vorschlag machte sich die Generalversammlung zu eigen und beschloß, allerdings ohne satzungsmäßige Festlegung, französisch, deutsch und englisch als im Prinzip gleichberechtigte Sprachen anzuerkennen (52) (53).

Es erscheint jedoch vorteilhaft, die drei genannten Sprachen auch satzungsmäßig als gleichberechtigt anzuerkennen, um den internationalen Charakter des Verbandes zu unterstreichen. Auch dann könnte der Primat der französischen Sprache bei Auslegungsstreitigkeiten beibehalten werden. Es darf hier darauf hingewiesen werden, daß auch die Satzung der OSSH drei Konferenzsprachen, darunter ebenfalls die deutsche Sprache, zuläßt (54). Bei der Vergegenwärtigung dieses Sachverhaltes könnte der deutschen Sprache besondere Bedeutung für die Beziehungen beider Organisa-

(47) Art. 3 der Verbandssatzung

(48) Der Neubau eines Geschäftsgebäudes in der Nähe des Champs de Mars hat mit der Grundsteinlegung durch Prof. Oeftering am 20.9.1960 begonnen (vgl. ZUIC 1959, S. 221)

(49) Art. 16 Ziff. 6 der Satzung, vgl. Art. 33 der Geschäftsordnung der Ausschüsse, UIC-Merkblatt A 4

(50) Sie wird im internationalen Eisenbahnwesen allgemein gebraucht.

(51) Vgl. ZUIC 1958, S. 72 ff. (Reformbericht des BAC).

(52) Art. 1 der Beschlüsse zur Durchführung der reglementarischen Bestimmungen über die Organisation der UIC, UIC-Merkblatt A 28

(53) Es steht jedem Delegierten frei, sich in einer anderen Sprache auszudrücken, doch muß er selbst um die Übersetzung sich bekümmern.

(54) Art. 6 der Geschäftsordnung der Ministerkonferenz der OSSH

tionen zueinander zukommen, wenn sie auch bei der UIC offizielle Amtssprache ist. Im übrigen wird das Problem mit Fortschreiten der Technik der Konferenzübersetzungsanlagen an Bedeutung verlieren.

B. Aufbau und Funktion der Verbandsorgane

a) Allgemeines

Der organisatorische Aufbau eines jeden Zusammenschlusses von einiger Bedeutung ist dadurch gekennzeichnet, daß seine Funktionen durch verschiedene, voneinander institutionell getrennte Organe ausgeübt werden. Dieses Prinzip der Funktionsverteilung hat dabei gewöhnlich in der Verbandsverfassung seine statuarische Festlegung erfahren. Somit kann man in der Regel zwischen legislativen, exekutiven und judikativen Organen unterscheiden, die in den ihnen übertragenen Funktionsbereichen voneinander organisatorisch isoliert Normen aufstellen, diese Normen vollziehen und verwirklichen oder Streitfragen entscheiden.

Seine besondere Qualifizierung hat dieser Grundsatz der Funktionsverteilung im Bereich des demokratischen Staates in Gestalt des regelmäßig verfassungsförmlich gesicherten Instituts der Gewaltenteilung (1) erfahren. In Verwirklichung der Montesquieu'schen Prinzipien (2) soll hier durch Gewaltentrennung und Gewaltenhemmung die Zusammenballung staatlicher Macht aufgeteilt und durch gegenseitige Kontrolle und Abhängigkeit in einen ausgeglichenen, ungefährlichen Zustand gebracht werden (3).

Analog dieser qualifizierten Teilung der Staatsgewalt ist die Organisations-systematik internationaler staatlicher Zusammenschlüsse ebenfalls durch eine Verteilung der ihnen innewohnenden Macht auf mehrere Organe charakterisiert (4). Grundlage der Funktionsverteilung ist hier aber weniger das Postulat der Gewaltenteilung als vielmehr das Streben nach Verbesserung der Funk-

- (1) d.h. der Ausübung der einheitlichen Staatsgewalt in den funktionell differenzierten drei "Gewalten"
- (2) Die Lehre von der Trennung der Gewalten, 1749 im "Esprit des Lois" zur politischen Forderung erhoben, kann als wichtigstes Postulat der modernen Staatslehre bezeichnet werden; vgl. Guggenheim, S.480
- (3) vgl. Küchenhoff, S.111 ff.; auch Guggenheim, S.480
- (4) Guggenheim, S.480, 482; vgl. auch Dahm, II, S.39,40

tionsfähigkeit: Einerseits sollen die vollziehenden Organe von jenen unabhängig sein, die aus allen Mitgliedern zusammengesetzt sind und andererseits soll eine besondere Stelle ohne Belastung, etwa durch politische Aspekte, die eigentliche Administrationstätigkeit ausüben können (5).

Gilt somit das Postulat der Gewaltenteilung schon bei den staatlichen Zusammenschlüssen nur beschränkt, zumal die Staaten als Mitglieder meist über genügend Macht verfügen, um ihre Interessen zu wahren (6), so wird bei den privaten Verbänden die Aufteilung der Funktionen zwar nicht allein, aber doch maßgeblich durch das Streben nach optimaler Ausgestaltung der Funktionsfähigkeit des Zusammenschlusses bestimmt (7). Durch weitgehende Arbeitsteilung (8) und durch Schaffung von Vollzugs- und Administrationsorganen, die von dem universell zusammengesetzten Legislativorgan unabhängig sind, soll die Leistungsfähigkeit des Zusammenschlusses verstärkt und gesichert werden.

Unabhängig von der inneren Begründung wird in der Regel die folgende, "klassische" Aufbauform mit meist drei Organen, einem Hauptorgan, einem Direktivorgan und einem Sekretariat gewählt (9).

In einem Hauptorgan sind alle Mitglieder des Zusammenschlusses vertreten. Es hat beratende und beschließende Funktion und bringt den Gesamtwillen der Mitglieder zum Ausdruck. Seine Aufgaben sind gewöhnlich (10) die Festlegung der allgemeinen Ausrichtung des Verbandes, die Aufstellung genereller Normen, die Berufung der Träger anderer Organe aus den Reihen der Mitglieder und die Kontrolle des Finanzgebarens. Bekanntestes Beispiel für dieses im Staatswesen als Parlament bezeichnete Organ ist die Generalversammlung der UN (11).

Wichtigstes Gremium neben der Mitgliederversammlung ist das Direktiv-

(5) Guggenheim, S.480

(6) Bindschedler bei Strupp-Schlochauer II, S.75

(7) vgl. Guggenheim, S.480,482. In politischen Organisationen wird der Einfluß der mächtigsten Mitglieder so häufig noch verstärkt.

(8) Selbstverständlich ist eine technisch-organisatorische Arbeitsteilung und damit Funktionsverteilung auch in allen anderen Zusammenschlüssen, insbes. bei den Staaten selbst, notwendig und üblich; vgl. Küchenhoff, S. 112

(9) Guggenheim, S.483

(10) Guggenheim, S.486, aber auch Schrag, S.56

(11) Art.9 UN-Charta

organ (12). Von jener ernannt, vollzieht es als ständiges Organ deren Beschlüsse, leitet den Zusammenschluß permanent, kontrolliert die Tätigkeit anderer Organe und vertritt den Verband nach außen hin. Schon aus praktischen Gründen sind in diesem Leitungsorgan meist nur die Vertreter der einflußreichsten Verbandsmitglieder vertreten (13) (14).

Schließlich besteht regelmäßig ein Verwaltungsbüro (15). Hat dieses Organ, das häufig auch die Geschäfte des Schatzmeisters oder Verbandskassiers wahrnimmt, auch für gewöhnlich mehr technische Administrationsaufgaben zu erledigen, so ist doch die Stellung seines Leiters, des Verbandssekretärs, oft ungleich wichtiger. Sein in der Befugnis, die Aufmerksamkeit des Zusammenschlusses auf als für diesen wesentlich erachtete Fakten hinzuwirken, liegendes Initiativrecht gibt dem "Geschäftsführer" die Möglichkeit, dessen Ausrichtung und Tätigkeit nachhaltig zu beeinflussen; umgekehrt hängt, gerade bei kleineren Verbänden, deren "Dynamik" erheblich von der Persönlichkeit des Verbandssekretärs ab. In diesem Zusammenhang darf auf die Stellung und Funktion des Generalsekretärs der Vereinten Nationen hingewiesen werden (16). Das Sekretariat der staatlichen Organisationen besteht aus Beamten der Mitgliedsländer, die als sogenannte "internationale Beamte" einen besonderen Rechtsstatus haben, wie etwa die Angehörigen des Generalsekretariates der UN (17) oder die "europäischen Beamten" in den bekannten Zusammenschlüssen. Aber auch in den nichtstaatlichen Zusammenschlüssen stellt das international zusammengesetzte Sekretariat die "Verbandsbürokratie" mit ihren bekannten Vor- und Nachteilen dar.

Neben diesen drei fast durchweg anzutreffenden Eigenorganen eines Zusammenschlusses findet sich gelegentlich ein weiteres leitendes Organ, das zwi-

(12) Mit der Bezeichnung Vorstand od. ständige Kommission im Gegensatz zu dem als Generalversammlung, Kongreß oder Konferenz bezeichneten universellen Organ

(13) Guggenheim, S.483 und 488

(14) Der Sicherheitsrat der UN - Art.23 der Charta - ist neben Wirtschafts- und Sozialrat und Treuhandschaftsrat nur eines der Hauptorgane der UN, dürfte aber nach den Aufgaben der Organisation - vgl. insbes. Art.1 der Charta - das wichtigste Direktivorgan sein.

(15) Meist Sekretariat, Büro oder Komitee genannt

(16) Art.99 der Charta der UN; vgl. dazu auch Guggenheim, aaO., S.500

(17) Guggenheim, aaO., S.488,489; vgl. Kordt in Strupp-Schlochauer, Wörterbuch, S.161 ff.

schen dem eigentlichen Vorstand und dem Sekretariat steht und etwa die Stellung eines Geschäftsführers hat (18). Das ist zumal dann der Fall, wenn das Sekretariat nicht unter der Leitung eines mit entsprechenden Vollmachten ausgestatteten Sekretärs steht. Ferner bestehen bei zahlreichen Zusammenschlüssen, z. B. den Vereinten Nationen (19), besondere Organe mit richterlichen Aufgaben zur Entscheidung in Streitfällen, soweit hierfür nicht die Versammlung der Mitglieder selbst zuständig ist. Haben alle diese Organe leitende Funktionen inne, so ist die fachliche Detailarbeit gewöhnlich den "Kommissionen" oder "Ausschüssen" übertragen, Gremien, die aus Fachleuten und Spezialisten zusammengesetzt sind und keine Entscheidungsbefugnis haben. Mit zunehmender fachlicher Differenzierung wird hier das Problem der Arbeitsteilung in besonderem Maße sichtbar, die einzelnen Ausschüsse gliedern sich daher häufig wieder in Unterausschüsse und Arbeitsgruppen, ja es werden ihnen sogar Entscheidungsrechte in weniger wichtigen Fragen delegiert. Je nach der Natur der ihnen übertragenen Aufgaben kennt man ständige Ausschüsse und ad hoc gebildete Sonderkommissionen. Häufig werden auch bestimmte Arbeitsbereiche besonderen Stellen zur selbständigen Bearbeitung übertragen, vornehmlich dann, wenn es sich um permanente Spezialaufgaben handelt. So kennt die Charta der Vereinten Nationen (20) den Wirtschafts- und Sozialrat (21), den Treuhandschaftsrat und den bereits erwähnten internationalen Gerichtshof.

b) Grundzüge der Organisationssystematik des Internationalen Eisenbahnverbandes

I. Im vorangehenden Abschnitt ist bereits ausgeführt worden, daß die innere Begründung einer Aufteilung der Funktionen bei den nichtstaatlichen Organisationen vornehmlich in dem Streben nach Arbeitsteilung und möglichst rationeller Durchführung der gestellten Aufgaben und damit letztlich in der Erhöhung der "Produktivität" des Zusammenschlusses zu sehen ist. Gilt dies insbesondere bei den eigentlichen Interessenverbänden, so findet es seinen äußere-

(18) Schrag, ebenda, S. 56. Häufig hat dieses Organ auch Kontrollfunktionen.

(19) Der Internationale Gerichtshof im Haag, der Nachfolger des Völkerbundsgerichtshofes, aber auch der Montangerichtshof der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl seien hier erwähnt.

(20) Art. 7. Es handelt sich hier sogar um ein Hauptorgan, vgl. dazu auch Guggenheim, S. 493

(21) Ihm sind zahlreiche Wirtschaftskommissionen für die verschiedenen Erdteile nachgeordnet. Vgl. dazu den dritten Teil der Studie.

ren Ausdruck in der Gestalt der Organisationssystematik. Zum Verständnis des organisatorischen Aufbaues des Internationalen Eisenbahnverbandes seien daher die Grundgedanken, die dieses recht kompliziert erscheinende System tragen, kurz erläutert.

Maßgebliche Prinzipien sind die elastische Gestaltung der Organisation, die Beteiligung möglichst weniger Arbeitsinstanzen an der Behandlung ein und derselben Frage und die Befreiung von allen verfahrensmäßigen Schwerfälligkeiten, da nur so eine rationelle und reibungslose Durchführung der Aufgaben zu erreichen ist. Dazu wird das Tätigkeitsgebiet eines jeden Arbeitsorgans in einem durch ein leitendes Organ von vorneherein festumrissenen Programm begrenzt und auf die notwendigerweise interessierenden, damit aber allein bedeutungsvollen Fragen eingeschränkt und konzentriert. Schon bei der Aufnahme in das Arbeitsprogramm wird ferner das der Bedeutung dieser Frage angemessene Behandlungsverfahren festgelegt. Dementsprechend werden alle weniger bedeutenden Probleme von den Arbeitsorganen oder deren Untergruppen abschließend behandelt, soweit nicht schon wegen der Natur der Sache ein leitendes Organ ohne weitere sachliche Vorarbeiten selbst seine Entscheidung treffen kann. Die - meist auch sachlich komplizierten - Entscheidungen von großer Tragweite werden hingegen an Hand der Sachvorschläge der Arbeitsgremien unbedingt von einem leitenden Organ getroffen und erfahren damit umgekehrt eine angemessene Behandlung in mehreren "Instanzen".

II. Unter Berücksichtigung dieser Grundgedanken entspricht die Organisationssystematik des Internationalen Eisenbahnverbandes den allgemeinen Prinzipien. Artikel 13 der Verbandssatzung (1) bestimmt dementsprechend eine "Generalversammlung" als ein die Vertreter sämtlicher Mitgliedsverwaltungen umfassendes Gremium und einen "Geschäftsführenden Ausschuß" mit Vorstandsfunktionen zu "leitenden Organen" des Verbandes. Unter der Führung und Kontrolle dieser beiden leitenden Organe steht der "Generalsekretär" der UIC (2), der als oberster Beamter das "Funktionieren des Verbandes" gewährleistet (3) und einen recht tiefgreifenden Einfluß auf dessen Wirken ausübt.

Die eigentliche fachliche Arbeit der UIC leisten unter der Aufsicht der ge-

(1) UIC-Merkblatt A 1

(2) Art. 13 Abs. II der Satzung. Der Generalsekretär wird von einem ihm unterstellten internationalen Büro, dem Generalsekretariat, in seiner Tätigkeit unterstützt.

(3) Art. 13 Abs. II der Satzung

nannten leitenden Organe die "Arbeitsorgane" (4). Sie gliedern sich in drei Gruppen, nämlich die ständigen Ausschüsse sowie die von Fall zu Fall zu bildenden Sonderausschüsse, die "Ämter, Büros und zentralen Stellen" und die "Sitzungen der Abteilungsleiter". Die Arbeitsausschüsse mit ständigem oder zeitweiligem Geschäftsbereich sind die eigentlichen Studienorgane des Verbandes, ihre Tätigkeit besteht vornehmlich in der fachlichen Vorbereitung der von den leitenden Organen zu fassenden Beschlüsse. Schon von daher sind die Ausschüsse in der Organisationssystematik des Verbandes als unselbständige Glieder verankert. Demgegenüber handelt es sich bei den Ämtern, Büros und zentralen Stellen um Arbeitsorgane eigener Prägung. Sie haben nicht nur eine betont selbständige Stellung im Verband, die in der Ausstattung mit eigenen Satzungen und statuarischen Bestimmungen ihren Ausdruck findet, sondern zeichnen sich zum Teil sogar durch eigene Rechtspersönlichkeit aus. Die "Sitzungen der Abteilungsleiter" schließlich sollen die leitenden Fachbeamten der Mitgliedsverwaltungen zur gegenseitigen Information, zur gemeinsamen Beratung spezifischer Probleme und zur beratenden Unterstützung des Geschäftsführenden Ausschusses zusammenfassen.

Naturgemäß war der Organisationsaufbau in der Verbandsgeschichte Wechselln unterworfen, wobei zum Teil nur die Namen der Organe geändert (5), zum Teil aber auch Organe neu geschaffen oder wieder aufgehoben wurden (6). So hatte die UIC neben den "klassischen" leitenden Organen, dem Geschäftsführenden Ausschuß und der Generalversammlung, bis zu der Reorganisation von 1959 in dem "Büro für gemeinsame Angelegenheiten" (BAC) noch ein besonderes leitendes Organ gehabt (7). Auch die Zahl der Arbeitsorgane, also der Ausschüsse und der besonderen Arbeitsstellen, sowie deren Kompetenzen waren seit der Gründung gewissen Änderungen unterworfen (8). Die Abteilungsleitersitzungen sind vollends neueren Ursprungs. Diese immer wieder erforderlich werdenden Maßnah-

-
- (4) Art. 14 und 14a der Satzung
 - (5) Der Geschäftsführende Ausschuß hieß z. B. früher "Geschäftsausschuß"; vgl. Wolf, S. 12 und die dort abgedruckte Satzung von 1928
 - (6) Generalversammlung und Geschäftsf. Ausschuß haben als leitende Organe jedoch schon seit der Verbandsgründung bestanden. Vgl. Wolf, ebenda, S. 12
 - (7) Vgl. Art. 13 der Satzung in der Fassung der 7. Ausg. Aufgaben und Funktion des BAC werden in einem Anhang kurz dargestellt werden.
 - (8) Art. 3b der Satzung 1928 kannte z. B. nur fünf Ausschüsse, während es seit 1959 acht sind.

men lassen die Dynamik des Internationalen Eisenbahnverbandes und seine Anpassungsfähigkeit an zeitgebundene Gegebenheiten erkennen.

III. Ist der derzeitige institutionelle Aufbau der UIC in den genannten statuarischen Normen (9) festgelegt, so zeigt sich in der Praxis, daß die Wirksamkeit der verschiedenen Organe unterschiedlich ist. Insbesondere ist die Stellung einzelner von ihnen durch die Reorganisation des Verbandes im Jahre 1959 verbessert und verstärkt worden. So wurde der Geschäftsführende Ausschuß in seiner Zusammensetzung verkleinert und damit in seiner Funktionsfähigkeit verbessert. Durch häufigeres Zusammentreten kann dieser Ausschuß (10) nun von zentraler Warte aus besonders nachhaltig die Leitung der Verbandsgeschäfte besorgen (11). Demgegenüber bleibt der Generalversammlung die Aufgabe vorbehalten, als Vollversammlung und Diskussionsforum sämtlicher Mitglieder bei Entscheidungen von grundlegender Bedeutung mitzuwirken.

Angesichts dieser straff zentralisierten Leitung und Führung des Verbandes wird in dessen eigentlicher Fachtätigkeit eine größtmögliche Elastizität angestrebt. Daher wurde bei der erwähnten Reorganisation die Zahl der Ausschüsse vermehrt und ihre Tätigkeit unter Konzentration des zu behandelnden Stoffes intensiviert. Die selbständige Erledigung bestimmter Aufgaben durch Ämter, Büros und Zentralstellen, "teilnehmende Verbände" und sogar durch Studienorgane einzelner Verwaltungen zeigt die Vorteile einer solchen Dezentralisation der Fachtätigkeit unter zentraler Leitung (12). Durch die Mitbeteiligung der Abteilungsleiter der Mitgliedsbahnen an den Arbeiten wird schließlich jede einseitige Ausrichtung verhindert.

Die Aufgabe, allfälligen Nachteilen zu begegnen, die sich aus der Dezentralisation der Fachtätigkeit ergeben könnten, obliegt dem Generalsekretär. Mit Hilfe des hierzu auch personell verstärkten Generalsekretariates koordiniert er die Tätigkeiten sämtlicher Verbandsorgane und nimmt außerdem die Vertretung der UIC wahr. Der Leiter des Generalsekretariates (13) hat da-

(9) Art. 13, 14 und 14a der Satzung

(10) Tuja, S. 490

(11) vgl. dazu insbes. Tuja, S. 490 und S. 494

(12) Tuja, S. 493, 494

(13) Tuja, S. 493, der bis Ende 1960 Generalsekretär war - seither ist es der frühere Präsident der UIC, Armand - bezeichnet das Generalsekretariat angesichts dieser Aufgaben und Kompetenzen nicht unrichtig als "internationales Eisenbahnzentrum".

durch in der Verbandshierarchie eine besonders starke, aus den statutarischen Bestimmungen nicht immer klar erkennbare Schlüsselstellung inne.

IV. Zeigen die Grundzüge der Verbandsorganisation, daß der organisatorische Aufbau der UIC dem allgemeinen, oben beschriebenen Schema entspricht, so würde man dem Wesen des Verbandes selbst nicht gerecht werden, würde man ihn allein unter den hier aufgeführten Gesichtspunkten betrachten. Die Institution der UIC ist nämlich nicht lediglich als Zusammenschluß von Eisenbahnverwaltungen in vereinsmäßiger Form zu verstehen, sie muß vielmehr unter Berücksichtigung der Art und Weise der Durchführung der Verbandsaufgaben als auch der Ausgestaltung der Verbindungen zu anderen Zusammenschlüssen der Eisenbahnen verstanden werden. In diesen Beziehungen finden sich nämlich Momente, die den Unternehmenszusammenfassungen der modernen organisierten Wirtschaft wesensgemäß sind. Dort versteht man unter dem Begriff des Konzerns eine durch Einflußverträge oder auf andere Weise obligatorisch oder dinglich hergestellte und gewöhnlich von der faktischen Überordnung einer bestimmenden Gruppe getragene Zusammenfassung von rechtlich selbständig bleibenden Unternehmen zu einer wirtschaftlichen Einheit (14). Ist die UIC nun zwar nicht ein derartiger echter Konzern, so finden sich doch auch bei ihr in zweifacher Hinsicht diese durch die Unterordnung rechtlich selbständiger Gebilde unter den bestimmenden Willen eines leitenden Unternehmens gekennzeichneten Merkmale. Es erscheint daher berechtigt, insoweit die UIC als einen Zusammenschluß mit "konzernähnlicher" Struktur" zu bezeichnen.

a) Diese Erscheinung kann zunächst in der Stellung der Ämter, Büros und Zentralstellen zum Vorstand bemerkt werden. Diese organisatorisch und zum Teil auch rechtlich selbständigen Organisationsglieder sind zwar keine echten "Einzelunternehmen", vollends fehlt ihnen die Qualität als "Wirtschaftsunternehmen", doch stellen auch sie sich als verselbständigte Organisationsglieder, als "Organisation in der Organisation" dar; ihre Unabhängigkeit ist durch die Unterordnung unter dem bestimmenden Willen eines "Konzernträgers" eingeschränkt. Es ist daher berechtigt, bezüglich der Stellung dieser Ämter gleichsam von einem hegemonial strukturierten "UIC-Konzern" zu sprechen. Leitendes "Unternehmen" und Träger dieses konzernähnlichen Gebildes ist die UIC. Sie richtet auf Grund entsprechender Einflußverträge, die in den jeweiligen Satzungen der besonderen Stellen enthalten sind, durch ihren Geschäftsführenden Ausschuß, der damit die Stellung eines "konzernleitenden Spitzenorgans" erhält, die gemeinsame Geschäftspolitik aus. Die Glieder bleiben also - soweit sie eigene

(14) vgl. Huber I, S.417 ff.

Rechtspersönlichkeit haben, auch juristisch - selbständig, sind aber dem beherrschenden Einfluß des Verbandes mit seinen Kontroll- und Einwirkungsrechten unterworfen. Im einzelnen wird die Ausgestaltung dieser Abhängigkeiten und Verflechtungen bei der Behandlung der genannten Arbeitsgruppen ihre Berücksichtigung finden.

b) Das Phänomen einer "Konzernbildung" findet sich aber nicht allein in dieser institutionellen Ausgestaltung. Die Wesenszüge der Abhängigkeit selbständiger Einzelunternehmen von dem bestimmenden Willen eines Konzernträgers finden vielmehr in den Beziehungen des Verbandes zu den "angeschlossenen" und den "teilnehmenden" Verbänden und letztlich sogar in den Beziehungen zu allen bedeutenden nichtstaatlichen Eisenbahnorganisationen einen um so beachtlicheren Ausdruck, weil es sich hier nicht um teilautonome Arbeitsorgane des Verbandes, sondern um eigenständige Zusammenschlüsse von Eisenbahnverwaltungen und damit um echte "Einzelunternehmen" im übertragenen Sinne handelt (15). Diese Verbände, die auch in der Zusammensetzung ihrer Mitgliedschaft Unterschiede gegenüber der UIC aufweisen, sind durch vertragliche Bindungen mit dieser derart verbunden, daß sie zu abhängigen Verbänden mit einer faktischen Unterordnung unter die UIC als leitenden Zusammenschluß werden. Diese Unterwerfung unter den bestimmenden Willen der UIC findet ihre rechtliche Sanktion vornehmlich in den Bestimmungen eines Sonderabkommens vom 1. Januar 1951 (16), in dem die wichtigsten Zusammenschlüsse der Eisenbahnverwaltungen insoweit der UIC unterstellt werden. Hier erhält die UIC besondere Weisungsrechte gegenüber den an dem Abkommen teilnehmenden Verbänden (17) und wird auch mit der Befugnis zur Vertretung von deren Interessen ausgestattet (18). Kennzeichnen diese Erscheinungen, die im einzelnen zu behandeln ebenfalls einem späteren Abschnitt vorbehalten bleiben muß, die beherrschende Stellung der UIC gegenüber den "teilnehmenden" Verbänden, so bewirken die analog ausgestalteten vertraglichen Beziehungen der UIC zu dem bisher einzigen ihr "angeschlossenen" Verband eine dem vorgenannten ähnliche Abhängigkeit. Die

(15) Auch sie sind jedoch keine Wirtschaftsunternehmen.

(16) UIC-Merkblatt A 18

(17) Unter "teilnehmenden Verbänden" ist nach der Verbandsterminologie jeder an den Sonderabkommen beteiligte Zusammenschluß einschließlich der UIC selbst zu verstehen; Art. 1 Ziff. 2 der Verbandssatzung

(18) Dem Geschäftsf. Ausschuß sind hierzu besondere Leitungsbefugnisse übertragen worden.

Bindungen der restlichen, hier in Frage stehenden Eisenbahnorganisationen basieren sowohl auf Einzelverträgen als auch auf direkten oder indirekten Beteiligungen der UIC an der Gründung derartiger Zusammenschlüsse. Damit findet in diesen Beziehungen zu den "angeschlossenen", "teilnehmenden" und ähnlichen nichtstaatlichen Eisenbahnorganisationen die Zusammenfassung selbständiger Zusammenschlüsse zu einer Einheit und damit die "konzernmäßige" Organisationssystematik des Internationalen Eisenbahnverbandes ihren sinnfälligen Ausdruck.

c) Angesichts der in diesen beiden Beziehungen zutage tretenden "konzernähnlichen" Struktur muß aber klargestellt werden, daß die UIC - schon von ihrer Zweckbestimmung her - keineswegs ein konzernmäßiger Zusammenschluß der beteiligten Mitgliedsbahnen ist. Ihr obliegt nämlich nicht die - konzernmäßig nach innen gerichtete - Beherrschung der einzelnen beteiligten Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung einer einheitlichen Geschäftspolitik in deren auf die Erbringung von Dienstleistungen gerichteter Tätigkeit. Vielmehr ist die UIC in dieser Beziehung dazu berufen, in der zentralen Vertretung ihrer Mitglieder nach außen hin deren Interessen zu wahren und zu fördern; sie ähnelt daher mehr einer gewöhnlich als Wirtschaftsverband (19) bezeichneten Vereinigung von Unternehmern der gleichen Branche zur Förderung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen und deren Vertretung nach außen hin. Trotz aller Verbindungen in der UIC bleiben deshalb die Mitgliedsbahnen nicht nur in rechtlicher, sondern gerade in wirtschaftlicher Beziehung autonom und vom Verband unabhängig; sie werden in keiner Weise dem Willen des Verbandes als eines den Zusammenschluß leitenden Unternehmens untergeordnet. Diese unangetastete wirtschaftliche Unabhängigkeit manifestiert sich vornehmlich darin, daß die Mitglieder dem Verband gegenüber in der Gestaltung ihrer Tarife unabhängig bleiben (20). Liegt in dieser Hinsicht also ausdrücklich keine Unternehmenszusammenfassung vor, so bleiben den Mitgliedern doch gemeinsame Regelungen zu Wettbewerbszwecken (21) unbenommen (22).

(19) Huber I, S.243

(20) Art. 59 der Verbandssatzung verbietet es, den Mitgliedern gegen ihren Willen Tarifaßnahmen aufzuerlegen. Damit ist gleichwohl nicht gesagt, daß diese Mitglieder die vielumstrittene Tarifautonomie auch gegenüber ihren Staaten haben.

(21) Etwa kartellähnliche Abmachungen; dazu gehören im weitesten Sinne auch Gemeinschaftsbetriebe wie etwa im Rahmen der TEE-Organisation (s.dazu aber Teil III der Studie)

(22) Daß gewisse wirtschaftl. Abhängigkeiten mit in dem Zusammenschluß in der UIC begründet sein können, besagt für eine konzernmäßige Abhängigkeit nichts; vgl. Huber I, S.418

c) Die Organe der UIC im einzelnen

1. Generalversammlung und Präsidium der UIC

I. Die Generalversammlung der UIC ist nach ihrer Zusammensetzung das umfassendste Unterrichts- und Entscheidungsorgan, in dem alle Mitglieder des Verbandes (1) vertreten sind. Als vollberechtigte Teilnehmer der Generalversammlung (2) haben sie beratende und beschließende Funktion (3). Die gleichen Befugnisse stehen den teilnehmenden Verbänden gemäß Art. 18 Abs. III der Satzung zu; jeder dieser Verbände kann sich daher ex officio durch einen Delegierten seiner geschäftsführenden oder präsidierenden Verwaltung vertreten lassen, und zwar mit beratender und beschließender Teilnahmebefugnis (4) (5). Die Generalversammlung ist somit nach ihrer Zusammensetzung das universelle Forum des Verbandes (6).

II. Als das alle Mitglieder vereinende Organ der UIC dient die Generalversammlung vornehmlich der Beschlußfassung in allen Verbandsangelegenheiten von grundlegender Bedeutung. Damit gibt sie den Mitgliedern Gelegenheit, sich in der alljährlichen Gesamtsitzung zu unterrichten und aktiv an den Arbeiten des Verbandes zu beteiligen, auch wenn infolge ihrer Größe der Wirkungsgrad dieses Organs beschränkt bleiben muß. Eine besondere Bedeutung für die praktische Tätigkeit der UIC hat die Generalversammlung jedoch nicht, wenngleich ihr eine große Anzahl mehr oder weniger detaillierter Aufgaben übertragen ist (7).

Die Gesamtheit dieser Funktionen läßt sich in vier Gruppen (8) fassen (9):

-
- (1) Gründerverwaltungen und nachträglich zugelassene Mitglieder
 - (2) Art. 18 der Satzung
 - (3) Eine Delegationsbefugnis für die Mitglieder ist vorgesehen.
 - (4) Unter bestimmten Voraussetzungen können auf Aufforderung des Präsidenten der UIC auch die angeschlossenen Verwaltungen mit beratender Stimme teilnehmen.
 - (5) Mitglieder anderer Organisationen können bei Bedarf ebenfalls zur Teilnahme zugelassen werden.
 - (6) Demgemäß arbeitet dieses Organ recht langsam, zumal es nicht permanent tagt und in der Zeit zwischen den Sitzungen nicht funktionsfähig ist.
 - (7) Art. 16 der Satzung faßt sie in fünfzehn Ziffern zusammen.
 - (8) vgl. dazu auch Guggenheim, aaO., S. 492 f.
 - (9) Doch sorgt die Generalklausel des Art. 16 Ziff. 14 dafür, daß sich die Mitgliederversammlung auch außerhalb dieses Rahmens mit allen an sie herangetragenen Aufgaben befassen kann.

a) In Erfüllung ihrer vornehmlichsten Aufgabe wirkt die Generalversammlung der UIC bei der Festlegung der allgemeinen Verbandspolitik maßgeblich mit; sie bestimmt die Ausrichtung des Verbandes (10). Zu diesem Zweck wird sie vom Geschäftsführenden Ausschuß, der primär alle Vorgänge zu untersuchen hat, über die Verbandstätigkeit in einem Geschäftsbericht informiert; nach der Prognose des Vorstandes stellt sie die Leitlinie für die zukünftige Arbeit der UIC auf (11). Es obliegt jedoch weniger der Generalversammlung als dem Geschäftsführenden Ausschuß, den vollziehenden Organen die entsprechenden Weisungen zu erteilen.

Im weiteren Sinne gehört in diesen Rahmen grundsätzlicher Fragen die Regelung der Verbandsmitgliedschaft, also die Aufnahme neuer und die endgültige Aufnahme solcher Mitglieder, die entsprechend Artikel 7 bereits vorläufig zugelassen wurden (12), der Ausschluß von Mitgliedern (13) und die aus Artikel 5 der Satzung sich ergebenden Fragen (14). Nur erwähnt sei die Kompetenz für die Zulassung von Verbänden oder Interessentengruppen zu den Verbandsarbeiten (15). Schließlich gehört zu den Fragen der allgemeinen Ausrichtung auch die Regelung einer möglichen Liquidation des Zusammenschlusses (16).

b) Neben diesen durch die Festlegung der allgemeinen Geschäftspolitik gekennzeichneten Befugnissen ist auch die Erzeugung des Verbandsrechtes Aufgabe der Generalversammlung. Als verfassungsgebendes Organ ist sie daher für alle Änderungen der Satzung kompetent (17). Ihr obliegen seitens der UIC auch die Änderungen des Abkommens mit den teilnehmenden Verbänden (18).

(10) Art. 16 Ziff. 5 der Satzung

(11) Von besonderer Bedeutung ist diese Tätigkeit für die Wahrung der Koordinationsaufgabe gegenüber den teiln. Verbänden, über deren Befugnisse die Versammlung zu beschließen hat (Art. 16 Ziff. 4).

(12) Art. 16 Ziff. 2 der Satzung

(13) Art. 16 Ziff. 2 der Satzung

(14) Art. 9 der Satzung

(15) Die Generalversammlung setzt Stimmzahl und Kostenbeteiligung dieser Mitglieder fest; Art. 16 Ziff. 8

(16) Art. 16 Ziff. 13 der Satzung

(17) Art. 16 Ziff. 15 in Verbindung mit Art. 12 der Satzung

(18) Die Vertreter der betreffenden Organisationen nehmen an der Generalversammlung teil. Alle Änderungen der genannten Bedingungen erfordern eine qualifizierte Mehrheit von 4/5 der an der Abstimmung beteiligten Verwaltungen; Art. 58 der Satzung

In diesen Zusammenhang gehören ferner der Abschluß von Verträgen mit anderen internationalen Organisationen über eine allfällige Zusammenarbeit mit diesen (19) und schließlich die Genehmigung der vom Geschäftsführenden Ausschuß vorgeschlagenen Satzungen und Geschäftsordnungen der Ämter, Büros und zentralen Stellen des Artikel 14 der Verbandssatzung (20).

c) Dritte Hauptaufgabe einer Mitgliederversammlung ist die Bestellung von Organträgern für andere Verbandsorgane. Hier bestimmt die Generalversammlung der UIC die mit dem Verbandsvorsitz zu betrauende Mitgliedsverwaltung (21) sowie die Länder, die ihre Vertreter in den Geschäftsführenden Ausschuß entsenden (22). Auch hier kann die Generalversammlung durch die Heranziehung der entsprechenden Verwaltungen die Verbandsausrichtung nachhaltig beeinflussen.

d) Viertens und letztlich wirkt die Generalversammlung bei der Regelung der Finanzpolitik des Verbandes mit. Sie genehmigt demgemäß die Verbandsrechnung (23), regelt die Verteilung der anfallenden Kosten auf die Mitglieder (24) und legt den Beginn des Finanzjahres fest (25). Doch übt die Generalversammlung insoweit hauptsächlich eine Kontrolltätigkeit aus, denn die eigentliche Finanzpolitik legt der Geschäftsführende Ausschuß fest (26).

Aus dieser Aufgabenzuweisung ist ersichtlich, daß die Generalversammlung der UIC hauptsächlich den Charakter einer Vollversammlung und eines Diskussionsgremiums der Verbandsmitglieder hat. In ihr kann jedes Mitglied sich über die Verbandstätigkeit unterrichten, seine Ansicht zu allen Fragen mitteilen und so selbst an der Lösung der vorgetragenen Probleme mitarbeiten. Durch diese gemeinsame Arbeit wird die internationale Einmütigkeit der Mitglieder fortschreitend verbessert. Dabei ergibt sich nicht nur ein Zusammen-

(19) Art. 16 Ziff. 13 in Verb. mit Art. 38 der Satzung

(20) Art. 16 Ziff. 12 in Verb. mit Art. 36 der Satzung. In den Geschäftsordnungen werden Zusammensetzung und Arbeitsweise dieser Organe geregelt.

(21) Sie stellt den "Präsidenten der UIC"

(22) Art. 16 Ziff. 3 der Satzung. Die stellvertretend vorsitzenden Verwaltungen bestimmt der Geschäftsf. Ausschuß.

(23) Art. 16 Ziff. 7 der Satzung

(24) Art. 16 Ziffern 9 und 10

(25) Art. 16 Ziff. 12 der Satzung

(26) vgl. dazu auch den folgenden Abschnitt

gehörigkeitsgefühl bei den einzelnen Verwaltungen, sondern auch die Versicherung gegenseitiger Unterstützung mit Rat und Tat. In der Verfolgung dieser Ziele liegt die wirkliche Bedeutung der Generalversammlung der UIC (27).

III. Das Präsidium der UIC

Der Vorsitz in der Generalversammlung führt eine aus dem Kreis der Mitglieder auf zwei Jahre gewählte Verwaltung (28). Sie kann vor Ablauf von sechs Jahren nach ihrer Amtstätigkeit nicht wiedergewählt werden (29). Dieser ständige Wechsel gewährleistet, daß der Vorsitz nicht zur Domäne einer einzigen machtstarken Verwaltung wird. Die jeweils mit dem Verbandsvorsitz betraute Verwaltung übt ihre Funktion durch einen Vertreter, gewöhnlich ihren Generaldirektor, aus. Dieser führt persönlich den Verbandsvorsitz und erhält den Titel "Präsident der UIC". In dieser Eigenschaft ist er gleichzeitig Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses (30) (31). Derzeitiger Präsident der UIC ist Herr John Ratter, Mitglied der British Transport Commission, als Nachfolger des Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Professor Dr. Oeftering (32).

Der Präsident der UIC wird in seinem Amt durch acht Vizepräsidenten, die Vertreter der den stellvertretenden Vorsitz führenden Verwaltungen, unterstützt. Diese acht Verwaltungen werden vom Geschäftsführenden Ausschuß nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt (33):

(27) Nicht unterschätzt werden darf die Tatsache, daß durch den persönlichen Kontakt der leitenden Beamten als Vertreter ihrer entsendenden Verwaltung wertvolle, nicht allein auf den fachlichen Rahmen beschränkte Bindungen angeknüpft und gepflegt werden; vgl. ZUIC 1951, S.469

(28) Art.16 Ziff.3 der Satzung

(29) Art.16 Ziff.3 der Satzung

(30) Vgl. Fußnote zu Art.17 der Satzung und ZUIC 1953, S.28. Der Vorsitz in beiden Organen wird also vom Präsidenten der UIC in "Realunion" geführt.

(31) Es wird empfohlen, die betreffende Person bereits ein Jahr vor Tätigkeitsbeginn zu nominieren, damit sie sich mit Hilfe des Generalsekretärs in ihren zukünftigen Arbeitsbereich einarbeiten kann. Vgl. UIC-Merkblatt A 28

(32) ZUIC 1960, S.323. Der jetzige "Ehrenpräsident der UIC", H. M. Oeftering, war 1959/60 als Nachfolger des derzeitigen Generalsekretärs, Louis Armand, erster nichtfranzösischer Präsident der UIC

(33) Art.4 des UIC-Merkblattes A 28

Vier Sitze erhalten die nach Streckenumfang und Bedeutung wichtigsten Verwaltungen Westeuropas (34) (35). Zwei weitere Sitze nehmen wichtige Eisenbahnen des Ostens ein; hier kommen die in der "Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen" - OSShD - beteiligten UIC-Mitglieder in Betracht (36) (37). Die so verteilten sechs Sitze bieten ausdrücklich die Möglichkeit einer Wiederwahl der innehabenden Verwaltung. Zweck der Bestimmung ist es, den größten und leistungsfähigsten Mitgliedern im europäischen Kernland des Verbandes eine leitende Tätigkeit auf Dauer zu sichern (37).

In den Richtlinien über die Zusammensetzung des stellvertretenden Vorsitzes manifestiert sich aber auch ein "demokratisches" Prinzip des Verbandes: Jede Vorherrschaft der großen Verwaltungen soll bewußt vermieden werden. Die beiden letzten Sitze werden daher von Verwaltungen kleinerer und mittlerer Netze eingenommen (38). Somit besteht für alle Mitglieder die Möglichkeit, an der Verbandsführung beteiligt zu werden.

Eine Sonderregelung ist für den Fall getroffen, daß eine der wichtigen europäischen Verwaltungen den Verbandsvorsitz führt. Dann ist die Zahl der den stellvertretenden Vorsitz führenden Verwaltungen aus dieser Gruppe auf fünf beschränkt, die mittleren und kleinen Verwaltungen erhalten die Möglichkeit, den Posten einer dritten stellvertretend vorsitzenden Verwaltung zu besetzen (39) (40).

(34) In Frage kommen in erster Linie Deutschland DB, Frankreich SNCF, Großbritannien BR und Italien FS

(35) Die Abkürzungen der Verwaltungsamen sind im Anhang, Anlage V, zusammengefaßt wiedergegeben.

(36) Also Tschechoslowakei CSD, Deutschland DR, Ungarn MAV, Polen PKP, Rumänien CFR und Bulgarien BDZ. Derzeit stellen DB und DR einen stellvertretenden Verbandsvorsitzenden.

(37) Es ist auch weiterhin mit einer Beteiligung beider deutschen Verwaltungen am Verbandsvorsitz zu rechnen. Andererseits sei auf die satzungsmäßige Trennung in "West" und "Ost" hingewiesen. Sie ist allerdings erst durch das Bestehen der OSShD notwendig geworden und soll die Ostverwaltungen fester an die UIC binden.

(38) Hier kommen kleinere west- und osteuropäische Verwaltungen sowie außereuropäische Bahnen in Betracht.

(39) Derzeit stellt die BR den Präsidenten der UIC. Den freien Platz nimmt eine kleinere Verwaltung des Ostens ein, außereuropäische Verwaltungen sind z. Zt. im Vorstand nicht vertreten.

(40) Über die Zusammensetzung des Präsidiums s. Anhang, Anlage IV

IV. Die Generalversammlung tritt in der Regel einmal im Jahr zu einer ordentlichen Sitzung zusammen (41), und zwar gewöhnlich gegen Jahresende. Die Sitzung wird von der präsidierenden Verwaltung des Verbandes einberufen und tagt unter deren Vorsitz (42). Die stellvertretend-vorsitzenden Verwaltungen unterstützen sie hierbei (43).

Die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung ist möglich (44), erfolgt aber durch den Geschäftsführenden Ausschuß, der von der vorsitzenden Verwaltung befragt wird (45). Auch die Mitgliedsverwaltungen haben ein Initiativrecht zur Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung (46).

V. Von Bedeutung ist schließlich die Verteilung der Stimmen in der Generalversammlung. Häufig findet man hier die Regelung, daß jedes Mitglied eine Stimme erhält, so daß eine unterschiedliche Bedeutung der Mitglieder (47) unberücksichtigt bleibt. Die Regelung der UIC-Satzung (48) verbindet hingegen folgende Komponenten: Sie gibt einerseits den großen Verwaltungen ein größeres Stimmrecht als den kleineren, verleiht jenen aber umgekehrt kein allzu großes Übergewicht. Die Stimmzahl folgt daher grundsätzlich der jeweiligen kilometrischen Betriebslänge (49), doch ist sie dieser nicht direkt proportional festgesetzt. Vielmehr werden die einzelnen Netzlängen der Verwaltungen eines Landes zunächst addiert und die Stimmen mittels eines bestimmten Schlüssels (50) degressiv nach der Gesamtstreckenlänge berechnet. Die maximale Stimmenzahl ist dabei auf 13 beschränkt (51). Für kleinere

(41) Art. 17 Abs. I der Satzung

(42) Art. 17 Satz 2 der Satzung

(43) Art. 17 der Satzung

(44) Art. 17 Abs. II der Satzung

(45) Das gleiche Recht stand auch dem früheren BAC zu, wenn der Geschäftsführende Ausschuß nicht tagte; vgl. Art. 17 der Satzung in der Fassung der 7. Ausg. des Merklb. A 1

(46) Der Präsident muß dem Antrag nur Folge leisten, wenn mindestens sechs Verwaltungen, die wenigstens drei verschiedenen Ländern angehören und mindestens 10 v. H. aller Stimmen repräsentieren, die Einberufung verlangen.

(47) etwa eine besondere Machtstellung oder Wirtschaftsposition

(48) Art. 40 bis 42

(49) Art. 40 der Satzung. Zu den Betriebslängen vgl. Anhang, Anlage II

(50) Der Stimmzahlschlüssel ist im Anhang, Anlage III, wiedergegeben.

(51) Für Länder, deren Verwaltungen zusammen über 50000 km Streckenlänge haben. Stimmstärkstes Land ist dzt. Deutschland (DB u. DR) mit 46000 km.

Länder und deren Verwaltungen wächst nach der degressiven Schlüsselung die Stimmenzahl eher an als für große Länder (52). Die Gesamtstimmenzahl, die nach dieser Berechnung auf ein Land entfällt, wird dann entsprechend dem Verhältnis der Streckenlängen der einzelnen Landesverwaltungen zueinander wieder auf diese verteilt (53). Diese komplizierte Regelung garantiert eine gerechte Beteiligung aller Bahnen entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, kennt aber doch die Begrenzung der Stimmzahl nach oben hin, entspricht also einer wahrhaft demokratischen Regelung (54) (55).

Die "teilnehmenden" Verbände haben im Gegensatz zu den Mitgliedsverwaltungen einen festen Satz von je dreizehn Stimmen in der Generalversammlung (56), also die für die Eisenbahnverwaltungen vorgesehene Höchstzahl (57).

Aus dieser Regelung folgt, daß die von der Generalversammlung zu fassenden Beschlüsse grundsätzlich Mehrheitsentscheidungen sind, für die Entscheidungen wird also eine Einmütigkeit nicht gefordert (58). Auch ein Vetorecht für machtstarke Verwaltungen (59) ist nicht vorgesehen.

(52) Bspw. erhält ein Landesnetz von 1.001 km Streckenlänge 2 Stimmen, ein solches von 40.000 km aber nur 11 Stimmen; vgl. den Stimmenschlüssel, Anhang, Anlage III

(53) Art.40 Abs.IV der Satzung

(54) Die UN sind diesem weisen Prinzip leider nicht gefolgt.

(55) Von dieser Regelung wird in drei Fällen geringfügig abgewichen. Einmal kann eine Verwaltung, die entspr. Art.5 der Satzung in geringerem Maße zur Kostentragung herangezogen wird, ohne Berücksichtigung der Streckenlänge weniger Stimmen erhalten (Art.40 Abs.2 der Satzung; vgl. Anl. II. Die kleinste derartige Stimmzahl ist 0,4 - Bahnen in Äthiopien u. Mali, fr. auch Taiwan -), zum anderen haben Verwaltungen die Möglichkeit, ihre Streckenlänge dadurch zu vergrößern, daß sie die Strecken von Verwaltungen, zu deren Vertretung sie ermächtigt sind, auf den eigenen Namen eintragen lassen (Art.40 Abs.III, vgl. Fußnote 18, S.33. Die beauftragte Verwaltung übernimmt damit dem Verband gegenüber alle Verpflichtungen bezügl. der betreffenden Strecken).

(56) Art.41 der Satzung

(57) Angeschlossene Verwaltungen nehmen nur beratend teil

(58) so aber z. B. die Regelung der OSShD, vgl. Art. V Ziff.2 der Geschäftsordnung der Ministerkonferenz

(59) Wie es etwa der Sicherheitsrat der UN für die fünf ständigen Mitglieder kennt (Art.27 der UN-Charta)

Erwähnt sei noch, daß eine Bestimmung über die Beschlußfähigkeit der Generalversammlung in der Verbandssatzung fehlt. Damit ist davon auszugehen, daß dieses Organ auch dann beschlußfähig ist, wenn nur eine Minderheit von Verwaltungen sich vertreten läßt; eine Boykottierung durch Nichtteilnahme hat daher keinen Erfolg.

2. Der Geschäftsführende Ausschuß

I. Würde man es allein auf die Bezeichnung abstellen, so würde man bezüglich des "Geschäftsführenden Ausschusses" des Internationalen Eisenbahnverbandes zu der Annahme gelangen, es handle sich hier um das Organ, dem die Führung der Verbandsgeschäfte obliege, wobei unter dem Begriff der Geschäftsführung etwa die kontinuierliche Betätigung in der laufenden Verwaltung zu verstehen wäre.

Diese rein administrativen Tätigkeiten sind jedoch zum geringsten Organfunktion des Geschäftsführenden Ausschusses; er ist nicht Geschäftsführer in diesem Sinne (1), sondern nimmt die ungemein wichtigere Stellung des Verbandsvorstandes ein (2). Er leitet folglich die Tätigkeit des Zusammenschlusses auf allen Gebieten (3), ist insbesondere den Arbeitsorganen gegenüber weisungsbeugt und insoweit auch Vollzugsorgan der Generalversammlung. Praktisch bestimmt der Geschäftsführende Ausschuß damit die Ausrichtung des Verbandes und seine Tätigkeit; er ist jedoch der Generalversammlung gegenüber rechen-schaftspflichtig (4). Wenn demnach auch dieser die letzte Entscheidung in allen wichtigen Fragen zusteht, so nimmt der Geschäftsführende Ausschuß doch zunächst als Grundlage dieser Entscheidung die nötigen Untersuchungen vor.

Daneben hat der Geschäftsführende Ausschuß eine eigene Bedeutung als beschlußfassendes Gremium. Er trifft auf Grund der Vorarbeiten der Arbeitsausschüsse, beraten durch die Abteilungsleitersitzungen, die Entscheidungen in den alle Mitglieder berührenden Fragen und ist so für die Aufstellung bestimmter Bereiche des Verbandsrechts (5) verantwortlich. Als Vorstand ist er ferner

-
- (1) Diese Tätigkeiten fallen dem Generalsekretär und seinem Büro zu.
 - (2) Art. 25 der Satzung
 - (3) Insbesondere auch, wenn die Generalversammlung, die für eine leitende Tätigkeit selbst ohnehin nicht geeignet wäre, nicht tagt.
 - (4) Art. 16 Ziff. 5 der Verbandssatzung
 - (5) vorzüglich der technischen und arbeitstechnischen Normen, nicht aber der statuarischen Regelungen, die zur Kompetenz der Generalversammlung gehören.

das Gremium, das den Verband bei allen Rechtshandlungen vertritt; er ist also Handlungsorgan des körperschaftlichen Zusammenschlusses.

Diese Stellung des Geschäftsführenden Ausschusses ist anlässlich der bereits erwähnten Reorganisation des Verbandes im Jahre 1958 (6) erheblich verstärkt worden, nicht zuletzt durch die Aufgabe des bisherigen Systems einer dualistischen Verbandsspitze (7). Damit hat dieses Organ nunmehr die Stellung eines alleinigen und omnikompetenten Verbandsvorstandes. Für die gesamte Ausrichtung der UIC hat er auf Grund dieser seiner Struktur eine erheblichere Bedeutung als die Generalversammlung.

II. Die Aufgaben des Geschäftsführenden Ausschusses (8) als des Verbandsvorstandes können wiederum in verschiedene Gruppen eingeteilt werden.

a) Zunächst hat der Geschäftsführende Ausschuß die Entscheidungen in allen Fragen allgemeiner Anwendung zu treffen (9), soweit diese Fragen nicht zur Zuständigkeit der Generalversammlung gehören (10). Zu diesem Zweck unterrichten die Mitglieder den Vorstand laufend über alle gemeinsamen Probleme wirtschaftlicher, technischer oder finanzieller Art (11).

Ferner trifft der Vorstand alle Entscheidungen über die Vorschläge und Berichte der Arbeitsausschüsse und legt so die endgültige Ansicht des Verbandes zu den dort behandelten Fragen fest (12). Schließlich fallen in diesen Zusammenhang wichtige Entscheidungen zur Finanzpolitik des Verbandes. Der Geschäftsführende Ausschuß genehmigt den Ausgabenhaushalt der UIC und bestimmt die Kostenbeteiligung der Mitglieder für das kommende Geschäftsjahr (13) (14).

(6) vgl. die Beschlüsse vom 16.7.1958, ZUIC 1958, S.72 ff.

(7) In Gestalt des Geschäftsführenden Ausschusses und des BAC

(8) Art.19 der Verbandssatzung

(9) Art.2 Abs.I der Verbandssatzung

(10) Art.19 Ziff.1 der Satzung

(11) vgl. auch Art.2b Ziff.1 des UIC-Merkblattes A 25

(12) Art.19 Ziff.4 der Satzung

(13) Art.19 Ziff.6 der Satzung. Bemessungsgrundlage ist grundsätzlich die Stimmzahl der Mitglieder; mit deren Anwachsen nehmen die Kosten zu.

(14) In Zusammenhang hiermit beruft er die Mitgliedsverwaltungen, die nach Art.19 Ziff.5 der Satzung die Berichte über die Verbandsrechnung aufstellen.

b) Auf Grund seiner Leitungs- und Weisungsbefugnis als Vorstand hat der Geschäftsführende Ausschuß zunächst die Kontinuierlichkeit und Stetigkeit der Verbandstätigkeit auf allen Gebieten zu gewährleisten (15). Zu diesem Zweck verfolgt er die allgemeine Lage in Politik und Wirtschaft unter Berücksichtigung der Probleme, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen und die für die Verbandsmitglieder von besonderem Interesse sind und befaßt sich dabei mit allen Fragen, die für alle Mitglieder oder einen Teil derselben von Bedeutung sein können (16). Hierdurch ist der Vorstand in der Lage, die Verbandstätigkeit entsprechend den Gegebenheiten zu steuern. Als Folge dieser Tätigkeit gibt er den Ausschüssen seine Weisungen und legt deren Arbeitsprogramm fest (17). Durch die hierbei bestehenden Entscheidungsmöglichkeiten wird gewährleistet, daß sich die Arbeitsprogramme angesichts der Fülle immer neuer Probleme nur mit Fragen beschäftigen, für die ein wirkliches Interesse besteht, mit denen der Verband sich also notwendigerweise befassen muß (18).

Weisungsbefugnisse hat der Geschäftsführende Ausschuß schließlich bezüglich der Verbandsvertretung nach außen hin, insbesondere gegenüber den zwischenstaatlichen Verbänden (19).

c) Dem Geschäftsführenden Ausschuß obliegt ferner die Funktion, die Tätigkeiten des Verbandes zu kontrollieren und gleichzeitig zu koordinieren. Eine wesentliche Funktion des Vorstandes ist es daher, die Beteiligung der UIC bei der Behandlung von Fragen der "beschränkten Anwendung" (20) zu gewährleisten (21). Diese Aufgaben, die an Zahl und Bedeutung noch zunehmen werden, werden unter Beteiligung der interessierten Verwaltungen als Berater vom Geschäftsführenden Ausschuß behandelt. Er entscheidet in diesen Fragen, kann daher für eine einheitliche Behandlung der betreffenden Probleme Sorge

(15) Art. 19 Ziff. 2 der Satzung

(16) vgl. auch Art. 2b Ziff. 1 u. 2 des UIC-Merkblattes A 25 über die Koordinierungsaufgabe der UIC

(17) Art. 19 Ziff. 4 der Satzung. Sie werden von dem betr. Ausschuß heute nur noch vorbereitet, nicht mehr selbst aufgestellt, wie nach Art. 19 in der Fassung der 7. Ausg. des UIC-Merkblattes A 1

(18) Gleichzeitig verteilt er die Kompetenzen zwischen Ausschüssen und teilnehmenden Organisationen.

(19) Art. 16 Ziff. 9 der Satzung. Die Vertretung nimmt der Generalsekretär wahr.

(20) Art. 2 Ziff. 2 der Satzung

(21) Art. 19 Ziff. 3 der Satzung, vgl. UIC-Merkblatt A 25

tragen und nötigenfalls auch einen Ausgleich mit etwa zuwiderlaufenden Verbands- oder Mitgliederinteressen herbeiführen.

Weiterhin kontrolliert der Geschäftsführende Ausschuß die Tätigkeit der besonderen Arbeitsstellen, also der Ämter, Büros und Zentralstellen in fachlicher und finanzieller Hinsicht (22) (23).

Schließlich kontrolliert der Geschäftsführende Ausschuß die Anwendung des Sonderabkommens zwischen der UIC und den teilnehmenden Verbänden (24). In allen diesen Tätigkeiten kommt seine Funktion als Vorstand des "UIC-Konzerns" zum Ausdruck.

d) Letztlich liegen die Aufgaben des Geschäftsführenden Ausschusses noch auf gewissen Gebieten allgemeiner administrativer Geschäftsführung, in diesem Sinne führt der Ausschuß auch die Geschäfte der UIC (25). Er bereitet die Generalversammlung vor, legt die Tagesordnung fest, unerrichtet sie durch den jährlichen Geschäftsbericht und legt ihr die Verbandsrechnung zur Genehmigung vor (26). Auch die Vertretungsaufgabe des Geschäftsführenden Ausschusses, insbesondere im Geschäftsverkehr und vor Gericht, darf nicht unerwähnt bleiben (27) (28). Durch diese Befugnis verfügt der Vorstand über die notwendigen Vollmachten zur Vertretung des Verbandes gegenüber Dritten. Im Innenverhältnis ist er auch hier der Generalversammlung rechenschaftspflichtig. Seine Vollmachten kann der Geschäftsführende Ausschuß auf den Präsidenten der UIC und den Generalsekretär weiter übertragen (29). Auf diese Weise sind die genannten Personen zur Vertretung der UIC in allen zivilrechtlichen Angelegenheiten ermächtigt worden (30).

(22) Art. 19 Ziff. 4 der Satzung

(23) Zu diesem Zweck beruft er auch Mitgliedsverwaltungen, die Finanzberichte über die Abrechnungen der Stellen fertigen. Art. 19 Ziff. 5 der Satzung

(24) Art. 19 Ziff. 8 der Satzung

(25) Art. 19 Ziff. 1 der Satzung. Hierunter darf jedoch nicht die büromäßige Erledigung der Verwaltungstätigkeit verstanden werden, die dem Generalsekretariat zufällt.

(26) Art. 19 Ziff. 7 i. Verb. mit Art. 16 Ziff. 7 der Satzung

(27) Art. 25 der Satzung

(28) Als Handlungsorgan des Zusammenschlusses hat er die Befugnis zur Vertretung in allen Angelegenheiten des bürgerlichen Lebens

(29) Auch diese sind zur Delegation der Vollmacht berechtigt

(30) Abs. A des UIC-Merkblattes A 10

Auch hier gibt schließlich (31) eine zusätzliche Generalklausel (32) die Möglichkeit, den Geschäftsführenden Ausschuß mit allen Fragen zu befassen, die eine Mitgliedsverwaltung oder ein teilnehmender Verband behandelt zu wissen wünscht.

III. Der Geschäftsführende Ausschuß besteht zur Zeit (33) neben Vertretern der teilnehmenden Verbände aus denjenigen von vierzehn Mitgliedsverwaltungen der UIC (34). Nehmen an seinen Sitzungen somit ungefähr dreißig Personen teil, so ist er, gemessen an der Generalversammlung, ein relativ kleines Organ, das deshalb eine zügige Tätigkeit garantiert.

Bezüglich der Mitgliedsverwaltungen erfolgt die Zusammensetzung des Vorstandes durch die Generalversammlung (35); sie bestimmt die Länder, die Vertreter zu entsenden haben und setzt gleichzeitig die Dauer der betreffenden Mandate fest (36). Bei der Auswahl der in Frage kommenden Verwaltungen ist auf deren Verkehrsbedeutung Rücksicht zu nehmen (37). Die Bestimmungen über die Auswahl der stellvertretend vorsitzenden Verwaltungen finden folglich entsprechende Anwendung (38). Alle Verbandsmitglieder haben damit die Möglichkeit, an der leitenden Tätigkeit des Verbandsvorstandes beteiligt zu werden (39) (40).

Die persönlichen Vertreter der vierzehn Mitgliedsverwaltungen sind grundsätzlich die Leiter der Bahnnetze selbst (41), also die Generaldirektoren oder Verwaltungspräsidenten (42); bei besonderen Anlässen können Spezialisten zur

(31) wie auch bei der Generalversammlung

(32) Art. 19 Ziff. 10 der Satzung

(33) vor der Reorganisation vom November 1960 waren es zwölf Mitglieder

(34) Art. 21 der Satzung. Bis 1958 waren es 21 Mitglieder

(35) vgl. oben c 1 II c, S. 51

(36) Art. 21 Abs. II der Satzung

(37) Art. 5 des UIC-Merkblattes A 28

(38) vgl. oben S. 52

(39) Naturgemäß werden in erster Linie die großen europ. Verwaltungen berücksichtigt, doch sind auch Verwaltungen des Art. 5 der Satzung von einer Beteiligung nicht ausgeschlossen

(40) Die wiederholte Benennung einer Verwaltung ist zulässig, eine kontinuierliche Tätigkeit also garantiert, vgl. Art. 21 Ziff. 1 der Satzung

(41) Art. 7a des UIC-Merkblattes A 28

(42) Sie können sich durch einen höheren Beamten ihrer Verwaltung unterstützen lassen

Mitarbeit herangezogen werden. Der Präsident der UIC ist in dieser Eigenschaft Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses. Auch in dieser Tätigkeit wird er von den stellvertretend vorsitzenden Verwaltungen unterstützt, die der Geschäftsführende Ausschuß aus seinen Reihen auf die Dauer von zwei Jahren mit der Möglichkeit einer Wiederwahl bestimmt (43) (44).

Auch die teilnehmenden Verbände sind im Geschäftsführenden Ausschuß durch Vertreter ihrer geschäftsführenden oder präsidierenden Verwaltung vertreten (45) (46). Wird eine den betreffenden Verband berührende Frage im Geschäftsführenden Ausschuß behandelt, so muß der betreffende Vertreter an der Sitzung teilnehmen (47). Im übrigen soll eine teilnehmende Verwaltung unbeschadet ihrer satzungsmäßigen Rechte nur dann einen Vertreter entsenden, wenn Fragen behandelt werden, die für sie von besonderem Interesse sind (48). Sinn dieser Empfehlung ist es, die zahlenmäßige Zusammensetzung immer so niedrig wie möglich zu halten (49); gleichzeitig folgt aus dem empfehlenden Charakter der Bestimmung, daß eine Diskriminierung teilnehmender Verbände weder beabsichtigt noch bewirkt wird (50). In der Stimmzahl sind Mitgliedsverwaltungen und teilnehmende Verbände gleichgestellt; sie haben im Geschäftsführenden Ausschuß je eine Stimme (51).

IV. Der Geschäftsführende Ausschuß tritt so oft zusammen, wie es für seine Tätigkeit erforderlich ist (52), jedoch muß er mindestens dreimal jährlich tagen (53), davon einmal in "ordentlicher Sitzung" zur Vorbereitung der Generalversammlung. An dieser Sitzung, einer Art kleiner Generalversammlung, nehmen auch die Vertreter staatlicher Organisationen, mit denen die UIC zusammenarbeitet, teil (54). Die Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses werden vom Präsidenten einberufen und geleitet (55), doch steht

(43) Art. 21 Ziff. 1 der Satzung

(44) vgl. Art. 4b des UIC-Merkblattes A 28

(45) Art. 21 Ziff. 2 der Satzung. Sie arbeiten damit aktiv an der Verbandsleitung mit

(46) Die angeschlossenen Verbände sind im Geschäftsführenden Ausschuß nicht vertreten.

(47) Art. 23 Abs. II der Satzung

(48) Art. 7d des UIC-Merkblattes A 28

(49) Es wird auch empfohlen, keinen besonderen Vertreter zu entsenden, wenn die präsidierende Verwaltung bereits als Mitgliedsverwaltung vertreten ist.

(50) Die Liste der dem Vorstand angehörenden Verwaltungen ist im Anhang, Anlage IV, beigelegt

den beteiligten Verwaltungen ein Initiativrecht zu, die Einberufung des Vorstandes zu verlangen (56). Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens sieben der Mitgliedsverwaltungen vertreten sind (57); er kann folglich nicht mittels einer Minderheit Beschlüsse fassen, die mit dem Willen der Mehrheit der Verbandsmitglieder nicht in Einklang stehen.

Diese Übersicht über die Tätigkeit des Geschäftsführenden Ausschusses bestätigt, daß dieser die Funktion des Verbandsvorstandes zu erfüllen hat und daß seine Kompetenzen sich auf die gesamte Verbandstätigkeit und die Kontrolle der Geschäfte in allen Beziehungen erstrecken. Durch die Fülle seiner Kompetenzen übertrifft der Geschäftsführende Ausschuß die Generalversammlung und kann daher als wichtigstes und bedeutendstes Organ der UIC bezeichnet werden.

Anhang: Das frühere Büro für gemeinsame Angelegenheiten

I. Neben den bereits behandelten leitenden Organen des Verbandes, der Generalversammlung und dem Geschäftsführenden Ausschuß, bestand als drittes Organ das seit Januar 1959 aufgelöste "Büro für gemeinsame Angelegenheiten" (1). Wenngleich dieses Organ heute nicht mehr existiert, so war doch seine Bedeutung in verbandsgeschichtlicher Hinsicht so erheblich, daß eine kursorische Behandlung seiner Funktionen nützlich und wichtig erscheint.

Das Büro für gemeinsame Angelegenheiten war im Jahre 1951 gegründet worden und hatte seit dem folgenden Jahr wichtige Aufgaben in der Verbandstätigkeit erfüllt. Seine Tätigkeit war deshalb so bedeutungsvoll, weil sich der Aufgabenkreis der UIC in jener Zeit so erweitert hatte, daß die Gefahr einer Überforderung des Geschäftsführenden Ausschusses bestand. Das Büro für gemeinsame Angelegenheiten sollte daher den Vorstand entlasten (2) und auf

(51) Art. 43 der Satzung

(52) Art. 20 der Satzung

(53) Art. 6 des UIC-Merkblattes A 28

(54) entspr. Art. 38 der Verbandssatzung

(55) Art. 20 der Satzung

(56) Das Verlangen muß von mindestens drei verschiedenen Ländern angehörenden Verwaltungen getragen werden

(57) Art. 23 der Verbandssatzung

(1) Entsprechend der frz. Bezeichnung Bureau des Affaires Communes lautete die Abkürzung für das Organ "BAC"

(2) Gleichzeitig sollte es als "Filter" dienen, um die Bearbeitung nebensächlicher Fragen zu verhindern

Grund seiner Zusammensetzung in gewissem Umfang auch vertreten (3). Es hatte zu diesem Zweck besondere Vollmachten erhalten, wenngleich die Beschlußfassung grundsätzlich bei Generalversammlung und Geschäftsführendem Ausschuß verblieb.

II. Die Aufgaben des Büros für gemeinsame Angelegenheiten bestanden in erster Linie in der Unterstützung des Vorstandes; da dieser die betreffenden Funktionen in seiner jetzigen Zusammensetzung wieder voll erfüllen kann, sind sie ihm nach der Auflösung des Büros fast sämtlich wieder übertragen worden. Im einzelnen lag die Tätigkeit des Büros auf folgenden Gebieten (4):

a) Zunächst sollte es die "Produktivität" des Verbandes, gerade im Hinblick auf die Erfahrungen der ersten Nachkriegsjahre, verbessern. Zu diesem Zweck beaufsichtigte es die Verbandstätigkeit, um die "Stetigkeit der Arbeiten" zu gewährleisten (5). In dieser Koordinationsfunktion befaßte es sich mit der allgemeinen Lage der Eisenbahnen und war gleichzeitig bestrebt, den Geschäftsgang des Verbandes zu intensivieren (6). Schon auf Grund seiner personellen Zusammensetzung war das Büro ein wichtiges Forum zur Vorbereitung und Voruntersuchung der großen Entscheidungen des Geschäftsführenden Ausschusses.

b) In den Fragen der allgemeinen Anwendung nahm das Büro in ständigem Auftrage des Geschäftsführenden Ausschusses Vorstandsfunktionen wahr. Es ersetzte den Vorstand praktisch, auch in der Erledigung laufender Geschäfte, soweit dieser nicht selbst tagte. Dabei konnte es vom Vorstand die Ermächtigung zur Entscheidung (7) erhalten (8), um das Verfahren zu beschleunigen.

c) Die Bearbeitung der Fragen der beschränkten Anwendung im Rahmen der UIC war in noch weiterem Umfang dem Büro für gemeinsame Angelegenheiten übertragen (9); es wirkte hier praktisch als einziges Verbandsorgan mit. Unter der zwingend vorgeschriebenen Beteiligung der interessierten Verwal-

(3) vgl. dazu Tuja, aaO., S.483

(4) Art.27 der Satzung i.d.F. des UIC-Merkblattes A 1, 7. Ausgabe vom 2.12.1953

(5) Art.27 der Satzung, 7. Ausgabe

(6) Diese Aufgabe nimmt nun der Geschäftsf. Ausschuß wahr

(7) Und zwar zu endgültiger oder später zu genehmigender Entscheidung

(8) Art.27 Abs.II der Satzung, 7. Ausgabe

(9) Art.27 Abs.III der Satzung, 7. Ausgabe

tungen untersuchte das Büro die betreffenden Probleme und war besonders um eine "gemeinsame" Lösung bemüht (10). Die Fragen der beschränkten Anwendung konnten durch diese Regelung aus dem allgemeinen Arbeitsgang der UIC herausgehalten werden, was wegen des begrenzten Interessentenkreises gerechtfertigt erscheint; durch die Beteiligung des Büros für gemeinsame Angelegenheiten wurde jedoch die Unterrichtung des Verbandes und seiner Mitglieder über diese Fragen gewährleistet und Interessenkollisionen anlässlich allzu eigenwilliger Lösungen verhindert (11).

d) Schließlich hatte das Büro für gemeinsame Angelegenheiten neben dem Geschäftsführenden Ausschuß in den Fragen der Vertretung der UIC gegenüber anderen Organisationen, insbesondere den Zusammenschlüssen der Staaten, mitzubestimmen und die Bedingungen für diese Vertretung festzulegen (12) (13).

Von den bedeutendsten Arbeiten, die das Büro in der relativ kurzen Zeit seines Bestehens geleistet hat, seien hier nur folgende erwähnt (14):

- Die Standardisierung der Güterwagen, die zur Konstruktion der Einheitsgüterwagen führte;
- die Untersuchung der Möglichkeiten, die Beschaffung von Eisenbahnfahrzeugen international zu finanzieren. Ergebnis dieser Untersuchung war die Gründung der "Eurofima".
- Schließlich die Reorganisation des Verbandsaufbaues selbst (15).

III. Seiner Zusammensetzung nach war das Büro für gemeinsame Angelegenheiten eine Konferenz der Generaldirektoren bestimmter Mitgliedsverwaltungen. Ihm gehörten die Leiter der Verwaltungen an, die den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Geschäftsführenden Ausschuß innehatten, außerdem weitere Leiter von Eisenbahnverwaltungen, die Arbeitsorganen der UIC prä-

(10) d.h. bei Abwägung der Interessen dem Geist der UIC am meisten entsprechenden Lösung; Art. 27 Abs. III der Satzung, 7. Ausgabe

(11) Auch diese Aufgabe hat der Vorstand übernommen

(12) Art. 27 Abs. IV der Satzung, 7. Ausgabe

(13) Einige weniger wichtige Aufgaben, wie Recht zur Einberufung einer ao. Generalversammlung (Art. 17 der Satzung, 7. Ausgabe) und vorläufige Zulassung eines neuen Mitgliedes (Art. 7 d. Satzung, 7. Ausg.), seien nur

(14) Vgl. dazu Haustein, IR, S. 74

erwähnt.

(15) Siehe dazu den Bericht des BAC in ZUIC 1958, S. 72

sidierten (16). Der personellen Zusammensetzung nach war diese "Konferenz der Verwaltungsleiter" demnach eng mit dem Geschäftsführenden Ausschuß verbunden und in mancher Beziehung Sonderorgan des Vorstandes. Den Vorsitz im Büro für gemeinsame Angelegenheiten führte ebenfalls der Präsident der UIC. Er berief das Gremium bei Bedarf ein, auf Verlangen zweier dem Büro angehörender Verwaltungen war er hierzu verpflichtet (17). Innerhalb des Büros hatte jede Mitgliedsverwaltung (18) eine Stimme (19) (20).

IV. Es können und sollen in diesem Rahmen keine tiefgründenden Untersuchungen über das Büro für gemeinsame Angelegenheiten angestellt werden; insbesondere ist es nicht möglich, die sicher interessante Frage näher zu behandeln, ob es richtig gewesen sei, dieses Organ für eine relativ kurze Zeitdauer zu instituieren oder ob nicht besser sofort eine Reorganisation der Verbandsspitze (21) hätte vorgenommen werden sollen (22).

Bei dieser Fragestellung darf nicht die Tatsache außer Betracht bleiben, daß sich seinerzeit der Arbeitsbereich der UIC quantitativ wie qualitativ - vornehmlich durch die Beschäftigung mit den Fragen der beschränkten Anwendung - so verändert hatte, daß schon deshalb eine rasche Ergänzung der Institution durch ein zur dauernden Unterstützung des Geschäftsführenden Ausschusses ständig arbeitendes Organ notwendig wurde (23).

Es kann jedoch festgestellt werden, daß das Büro für gemeinsame Angelegen-

(16) Zuletzt umfaßte es unter Leitung der SNCF die Leiter der SNCB, SNCF, DB, BR, FS, NS, SJ und SBB. Die Berufung der betreffenden Persönlichkeiten erfolgte auf zwei Jahre.

(17) Art. 28 der Satzung, 7. Ausgabe

(18) ebenso wie im Geschäftsführenden Ausschuß

(19) Art. 46 der Satzung, 7. Ausgabe

(20) Die teiln. Verbände waren im BAC nicht vertreten, konnten jedoch, wie andere Nichtmitglieder, zu Sitzungen mit beratender Stimme zugezogen werden; Art. 29 Abs. II der Satzung, 7. Ausgabe

(21) In diesem Fall hätte die dualistische Gliederung der Verbandsspitze unterbleiben können, die sicher nicht nur Vorteile gebracht hat.

(22) Nachträglich kann diese Frage ohnehin eher beantwortet werden als im Zeitpunkt ihrer Aktualität!

(23) Vgl. Tuja, aaO., S. 483 u. 489. In seiner neuen Form hat der Geschäftsf. Ausschuß viele Charakteristika des BAC übernommen

heiten während der Dauer seines Bestehens auf Grund seiner Struktur dem Verband besondere Vorteile gebracht hat und daß es die gestellten Erwartungen vollständig erfüllte, was letztlich seine Arbeitserfolge beweisen. Wenn das Büro nach der Erfüllung seiner Mission in dieser Übergangsperiode auf Grund der von ihm selbst erarbeiteten Empfehlungen zur Verbandsorganisation (24) wieder aufgehoben und sein Arbeitsbereich einem neu organisierten und aktionsfähigen Geschäftsführenden Ausschuß übertragen wurde, so kennzeichnet das die Elastizität und Anpassungsfähigkeit des Internationalen Eisenbahnverbandes.

3. Der Generalsekretär und das Generalsekretariat

I. Wie erwähnt, nimmt der Generalsekretär der UIC innerhalb der Verbandsorganisation eine besonders bedeutende Stellung ein. Seine Funktion erschöpft sich nicht in der Leitung der administrativen Tätigkeit des Verbandsbüros, sondern besteht in weit größerem Maße in anderen, für die Ausrichtung des Verbandes wichtigen Missionen. So ist der Generalsekretär der Verbindungsmann zwischen den vielfältigen Arbeitsorganen und Funktionszweigen der UIC. In diesem Innenverhältnis wacht er angesichts der immer weiter geführten Dezentralisation des Verbandes darüber, daß der Wille der leitenden Organe von allen Arbeitsgremien beachtet wird.

Nach außen hin nimmt der Generalsekretär die Vertretung des Verbandes und die Pflege der auswärtigen Beziehungen wahr (1). Er ist Verbindungsorgan der UIC - und damit mittelbar auch der beteiligten Eisenbahnverwaltungen - zu den staatlichen Organisationen, die sich mit dem Eisenbahnwesen befassen; diesen gegenüber ist er der Verfechter der Verbandsinteressen. Die Vertretungstätigkeit ist deshalb für den Verband besonders wichtig, weil nur durch eine ständige Fühlungnahme mit diesen Organisationen und den dort beteiligten Staaten und Regierungen die Forderungen der Eisenbahnen verwirklicht und deren berechnete Interessen gewahrt werden können (2) (3). Durch die

(24) Vgl. ZUIC 1958, S.72 ff.

(1) Vgl. dazu auch Tuja, aaO., S.492

(2) Eine fehlende Verbindung zu diesen Gremien würde zu einer Isolierung der Eisenbahnen führen und allenfalls die Machtposition der konkurrierenden Verkehrsträger stärken

(3) Ebenso wichtig ist auch die Vertretung bei nichtstaatlichen Organisationen, insbesondere den Zusammenschlüssen der Wirtschaft, der Technik und des Verkehrs

Konzentration der Vertretungstätigkeit in der Person des Generalsekretärs wird eine wirksame Beteiligung des Internationalen Eisenbahnverbandes bei allen in Frage kommenden Institutionen erreicht. Die Beziehungen zwischen der UIC und anderen Organisationen sind naturgemäß nicht einseitiger Art; durch die Vermittlung des Generalsekretärs nehmen vielmehr auch diese Organisationen wieder Verbindungen mit der UIC auf. Schließlich bewirkt die hervorragende Stellung der UIC als eines allgemeinen Eisenbahnverbandes, daß bei ihrem Generalsekretariat und in der Person ihres Generalsekretärs die Verbindungslinien zwischen den einzelnen Organisationen der Eisenbahnen zusammenlaufen. Generalsekretär und Generalsekretariat sind auf Grund dieser Tatsache ein wichtiger Faktor der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen auf allen Gebieten. Nicht zu Unrecht sieht Tuja (4) in dem von ihm seinerzeit geleiteten Generalsekretariat daher ein zukünftiges "internationales Eisenbahnzentrum" heranwachsen (5).

Schließlich ist der Generalsekretär der "Animator" der Verbandstätigkeit; seine Person und seine Persönlichkeit prägen entscheidend die Erscheinung des Verbandes, von ihnen hängt nicht nur das Ansehen, sondern auch die "Dynamik" des Verbandes in weitestem Umfang ab. Dieses Phänomen, das wohl bei jedem Verband zu beobachten ist (6) und dessen Erklärung wohl darin zu suchen ist, daß nur der Generalsekretär ständig mit allen Belangen der von ihm vertretenen Gesamtheit befaßt wird, kennzeichnet in besonderem Maße das aus der Verbandssatzung nicht immer klar erkennbare Gewicht dieses Verbandsorgans.

II. Entsprechend den Ausführungen unter I. läßt sich der Aufgabenbereich des Generalsekretärs in drei Gebiete einteilen:

a) Zunächst ist der Generalsekretär Leiter des Verbandsbüros. Seine Aufgabe besteht in dieser Hinsicht in der Beaufsichtigung und Führung der

(4) aaO., S.493

(5) Unter der Gesamtsicht des Verbandes trägt diese Entwicklung keine Gefahren für diesen in sich, da ein solches Eisenbahnzentrum innerhalb des Verbandes arbeiten würde, eine neue Organisation würde nicht geschaffen.

(6) vgl. dazu Strupp-Schlochauer, Wörterbuch, S.163 (Kordt). Das wird besonders deutlich an der Person des Generalsekretärs der UN (vgl. Art. 99 der UN-Charta), wobei an dessen Verhalten in Krisensituationen, wie etwa im Kongo, erinnert werden darf.

Verwaltungsgeschäfte für den Verband (7), den er - auch in zivilrechtlichen Angelegenheiten - für den Vorstand vertritt (8). In Wahrung dieser Aufgabe nimmt er an den Sitzungen der leitenden Organe teil (9); hierbei ist ihm die Aufgabe des Schriftführers übertragen (10); Außerdem wirkt der Generalsekretär als Administrationschef des Verbandes in finanziellen Angelegenheiten mit, insbesondere legt er dem Geschäftsführenden Ausschuß die Abrechnungen und Haushaltspläne des Generalsekretariates (11) sowie eine Übersicht über das Finanzgebahren der mit eigenen finanziellen Mitteln ausgestatteten Arbeitsorgane vor (12).

b) Als weiteres Tätigkeitsfeld ist dem Generalsekretär die Aufgabe gestellt, die Arbeitstätigkeit des Verbandes zu koordinieren. In Erfüllung dieser Aufgabe nimmt er an den Sitzungen der Arbeitsorgane teil und überwacht die Durchführung der Anweisungen der leitenden Organe (13), denen er über die Arbeitstätigkeit der UIC auch berichtet (14). In Zusammenarbeit mit den Präsidenten der Arbeitsausschüsse bereitet er die Fassung der Entscheidungen vor, die auf die Vorschläge der mit der fachlichen Untersuchung betrauten Arbeitsausschüsse durch die beschlußfassenden Verbandsorgane ergehen soll (15). Als Sprecher des Verbandes (16) gibt er die von den leitenden Organen getroffenen Entscheidungen gemäß deren Anweisungen bekannt (17). Zur Ausübung seiner Koordinationstätigkeit arbeitet der Generalsekretär in ständiger Fühlungnahme mit den Präsidenten der Arbeitsausschüsse zusammen (18), in gegenseitigem

(7) Abs. A des UIC-Merkblattes A 10

(8) Die büromäßige Verwaltungsarbeit fällt dem Generalsekretariat zu.

(9) Er hat dabei beratende Stimme

(10) Art. 27 der Satzung der UIC

(11) Der Geschäftsf. Ausschuß hat nach Art. 19 Ziff. 6 der Verbandssatzung den Ausgabenhaushalt zu genehmigen

(12) Art. 27 der Verbandssatzung

(13) Art. 28 Abs. I der Satzung

(14) Hierzu legt er der Generalversammlung einen Geschäftsbericht vor, der regelmäßig auch veröffentlicht wird

(15) Art. 27 der Satzung

(16) Art. 29 der Satzung

(17) Art. 27, Schlußsatz der Verbandssatzung

(18) Art. 28 Abs. II der Satzung

Benehmen werden hierbei alle Zuständigkeits- und Verfahrensangelegenheiten geklärt (19).

c) Zumindest ebenso wichtig wie die Koordination der internen Verbandstätigkeit ist die äußere Vertretung des Verbandes. Diese Aufgabe ist dem Generalsekretär generell übertragen (20). Er vertritt demgemäß den Verband als dessen Sprecher in der Öffentlichkeit (21) und pflegt die "public relations" (22). Hier tritt der Generalsekretär auch durch seine Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Veröffentlichung von Studien des Verbandes (23) in Erscheinung. Er pflegt und fördert weiterhin die vielfältigen Beziehungen zwischen der UIC und anderen nichtstaatlichen Organisationen (24). Von eminenter Bedeutung ist ebenso die Vertretung der UIC bei den staatlichen Organisationen (25). Als Vertreter des Verbandes trägt er in diesen Regierungsgremien dessen Ansichten vor (26) und bewirkt dadurch, daß die Belange der Eisenbahnen im internationalen wie auch im nationalen Bereich besser berücksichtigt werden (27).

Als Folge der Vertretungstätigkeit des Generalsekretärs sehen die Regierungen umgekehrt im Internationalen Eisenbahnverband das berufene Studien-

(19) Art. 28 der Satzung. Meinungsverschiedenheiten, die nicht wegen ihrer Wichtigkeit vom Geschäftsführenden Ausschuß geklärt werden, regelt der Präsident der UIC.

(20) Art. 29 der Satzung, soweit der Geschäftsführende Ausschuß keine besonderen Anweisungen erteilt.

(21) vgl. dazu auch oben I.

(22) Auch für eine große Organisation werden diese immer bedeutsamer

(23) Genannt seien hier die Studien über "Die Lage der Eisenbahnen" (1951), über die "Finanzielle Lage der Eisenbahnen" (1956) und über die "Normalisierung der Konten".

(24) Hier kommen andere Eisenbahnverbände, aber auch Organisationen sonstiger Verkehrsträger, der Wirtschaft und der Technik in Betracht; vgl. dazu den Teil III der Studie. Insoweit kontrolliert der Generalsekretär auch die Verbindungen zwischen den einzelnen Arbeitsausschüssen und in Betracht kommenden Organisationen; vgl. UIC-Merkblatt A 10

(25) Durch diese Organisationen haben die Regierungen, besonders seit dem Kriege, einen erheblichen Einfluß auf das Verkehrswesen genommen.

(26) und damit den einheitlichen Standpunkt der Mitglieder!

(27) Einen nachhaltigen Einfluß übten in dieser Hinsicht die erwähnten Studien (Fußnote 23) aus.

organ für alle Fragen des Eisenbahnwesens (28).

III. Der Generalsekretär der UIC wird von der Generalversammlung ernannt. Die am Sitz des Verbandes bestehende Eisenbahnverwaltung (29) hat für die Person ein Vorschlagsrecht (30), der Generalsekretär ist daher gewöhnlich Franzose und geht meist aus dem Mitarbeiterstab der SNCF hervor (31).

IV. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben wird der Generalsekretär vom Generalsekretariat unterstützt. Bei diesem Sekretariat handelt es sich um das international zusammengesetzte Geschäftsbüro des Verbandes. Die Angehörigen und Mitarbeiter dieses Büros sind die "internationalen Eisenbahnbeamten" der UIC, sie werden von den Mitgliedsverwaltungen abgestellt. Der Generalsekretär beruft seine Mitarbeiter im Rahmen des Stellenplans selbst mit Ausnahme der Leiter der einzelnen Abteilungen, die vom Präsidenten der UIC in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses ernannt werden; auch bei diesen hat der Generalsekretär ein Vorschlagsrecht (32). Der "Führungstab" des Generalsekretärs besteht zur Zeit aus zwölf höheren Beamten, darunter je einem Deutschen, Italiener, Briten, Polen und Tschechoslowaken.

Ganz allgemein ist der Beamtenapparat der UIC in seiner zahlenmäßigen Zusammensetzung nicht besonders groß. Im Geschäftsjahr 1957/58 umfaßte er insgesamt fünfundfünfzig Beamte und Angestellte (33). Die personelle Stärke des Verwaltungsstabes der UIC muß als recht gering bezeichnet werden, ge-

(28) Bezüglich der Beziehungen zwischen UIC und anderen internationalen Organisationen wird nochmals auf den dritten Teil der Studie verwiesen.

(29) Sitz des Verbandes ist Paris - Art.3 der Satzung

(30) Art.30 der Satzung

(31) Seit 1.1.1961 ist Generalsekretär Louis Armand (er war von Nov. 1951 bis Dez.1958 Präsident der UIC; ZUIC 1961, S.9). Er ist Nachfolger des jetzigen "Ehrengeneralsekretärs" Jean Tuja, der das Amt seit 1948 innehatte (ZUIC 1960, S.329). In dieser Regelung zeigt sich die besondere Rolle Frankreichs in der UIC und im Eisenbahnwesen allgemein.

(32) Art.30 der Satzung. Bestand von hier aus Grund, in erster Linie französische Mitarbeiter zu übernehmen, so empfahl schon das BAC (ZUIC 1958, S.72 ff.) die Aufstellung eines internationalen Beamtenkörpers.

(33) Waren es 1952 noch rund 30 Beamte, so ist die Zahl bis 1961 doch schon auf etwa 75 angestiegen.

messen an den vom Verband zu bewältigenden Aufgaben (34). Aber nur durch eine möglichst sparsam arbeitende Verwaltung und eine zahlenmäßig kleine Bürokratie können die Kosten der Verbandsarbeit, die durch die Beiträge der Mitglieder gedeckt werden müssen, in wünschenswertem Rahmen gehalten werden (35).

Innerhalb der Organisation des Generalsekretariates arbeiten verschiedene Abteilungen, die jeweils von einem höheren Beamten geleitet werden und den Generalsekretär in seiner Tätigkeit unterstützen. Neben diesen Fachabteilungen für einzelne Aufgabengebiete, wie Güter-, Personenverkehr, Finanzen etc. bestehen eine Wirtschaftsabteilung (section économique) (36) und eine statistische Abteilung (section statistique) (37).

Im Zuge der geplanten Umorganisation werden an die Stelle der Fachabteilungen (38) drei Abteilungen, und zwar eine kommerzielle, eine technische und eine Wirtschaftsabteilung, jeweils mit den entsprechenden Fachressorts, treten.

Die eigentliche Verwaltungstätigkeit, darunter die Sekretariatsarbeiten, übt ein Exekutivdienst aus. Dem Zentralbüro des Generalsekretärs obliegt auch die gesamte Kanzleitätigkeit (39).

(34) Zumal in den genannten Zahlen auch alle Angestellten mit untergeordneten Funktionen einschließlich der Schreibkräfte und Registratoren enthalten sind.

(35) was nicht nur in Anbetracht der schlechten finanziellen Lage zahlreicher Verwaltungen notwendig ist.

(36) Vgl. dazu UIC-Merkblatt A 21. Sie verfolgt die Koordination der Untersuchungen zu Wirtschaftsfragen, insbes. bezügl. der Arbeiten des VI. Ausschusses und führt derartige Untersuchungen beschränkten Umfanges auch selbst durch.

(37) Vgl. dazu UIC-Merkblatt A 30. Sie beschäftigt sich im gleichen Rahmen wie die Wirtschaftsabteilung mit statistischen Fragen in Zusammenarbeit mit dem III. Ausschuss

(38) Sie sind etwa nach den Aufgabengebieten der Arbeitsausschüsse gegliedert.

(39) Hierzu zählt auch die Organisation der Übersetzer- und Dolmetscherdienste bei Generalversammlung und Ausschusssitzungen und die Vorbereitung der Verbandsdrucksachen.

In dieser Hinsicht leistet das Generalsekretariat neben der ungemein wichtigen Unterstützung des Generalsekretärs den Hauptteil der internen Kleinarbeit der weitgespannten Organisation.

4. Die Arbeitsausschüsse

I. Die Funktion der Arbeitsausschüsse besteht allgemein in der Unterstützung der leitenden Verbandsorgane (1). Als deren Studienorgane untersuchen sie die an den Verband herangetragenen Fragen, bemühen sich in fachlicher Auseinandersetzung um Lösungen und machen hierzu den leitenden Organen die notwendigen Vorschläge. Die Ausschüsse sind also Spezialistengremien und in dieser ihrer Zusammensetzung zu ausschöpfender Behandlung aller Fragen besonders geeignet. Ihre Funktion ist in der Verbandssatzung (2) und in einer auf diese gegründeten (3) Geschäftsordnung (4) im einzelnen geregelt (5).

II. Die Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes gliedern sich in zwei Gruppen. Die ständigen Ausschüsse mit festem Ressort sind Gremien, die sich permanent mit allen Fragen eines ihnen zugewiesenen Sachgebietes beschäftigen. Die Sonderausschüsse untersuchen wichtige, aber nur zeitweilig bestehende Einzelprobleme.

Zur Zeit verfügt der Verband über acht ständige Arbeitsausschüsse, nämlich den

- I. Ausschuß - Personenverkehr,
- II. Ausschuß - Güterverkehr,
- III. Ausschuß - Finanzen, Abrechnung, Statistik,
- IV. Ausschuß - Betriebsführung,
- V. Ausschuß - Maschinentechnischer Dienst,
- VI. Ausschuß - Allgemeine Untersuchungen,
- VII. Ausschuß - Bahnanlagen (6) und
- VIII. Ausschuß - Rechtsfragen (6) (7).

(1) Art. 14 der Verbandssatzung

(2) Art. 31 bis 35 der Satzung

(3) Art. 31 Abs. III. Hiernach ist die Geschäftsordnung vom Geschäftsf. Ausschuß zu genehmigen, vgl. Art. 19 Ziff. 4 der Satzung

(4) UIC-Merkblatt A 4. Im folgenden mit "GO" abgekürzt

(5) Die Ausschüsse können zur Arbeitserleichterung in Unterausschüsse, Arbeitsgruppen und Abteilungen aufgegliedert werden (Art. 14 Abs. I der Satzung und Art. 2 GO), sie können auch mit anderen Ausschüssen zu gemeinsamer Sitzung zusammentreten (Art. 32 Schlußsatz der Satzung).

Die Aufgabenbereiche und Sachgebiete der Arbeitsausschüsse ergeben sich weitgehend aus deren Namen, sie seien daher hier nur kurz umrissen (8).

Die beiden ersten Ausschüsse befassen sich mit den Fragen des internationalen Verkehrs (9) und insbesondere mit den internationalen Tarifen (10), deren weitgehende Vereinheitlichung angestrebt wird (11). Dabei werden auch die Möglichkeiten einer internationalen Verkehrsförderung durch tarifliche Maßnahmen (12) untersucht. Weiterhin befaßt sich der erste Ausschuß - wie auch der zweite Ausschuß - mit der bestmöglichen Organisation des grenzüberschreitenden Verkehrs. Beide Ausschüsse widmen sich auch den Problemen, die sich aus der Existenz des Straßen- und Luftverkehrs als Wettbewerbstäger gegenüber den Eisenbahnen ergeben. Die Hauptaufgabe beider Ausschüsse wird deshalb in der Planung einer möglichst rationellen Gestaltung der von den Eisenbahnen als Wettbewerbern zu erbringenden Verkehrsleistungen bestehen.

Der Güterverkehrsausschuß befaßt sich noch speziell mit Fragen der Güterbeförderung (13). Durch die Schaffung der europäischen Gemeinschaften werden sich für ihn, auch auf tariflichem Gebiet, neue Fragen stellen.

-
- (6) Der 7. und 8. Ausschuß sind bei der Reorganisation 1958 neu gegründet worden, sie haben 1959 mit ihrer Tätigkeit begonnen. Bislang wurden die beiden Sachgebiete vom 5. bzw. 6. Ausschuß behandelt.
 - (7) Die drei ersten Ausschüsse werden unter dem Begriff "kommerzielle Ausschüsse" zusammengefaßt, der 4., 5. und 7. Ausschuß bilden die technischen Ausschüsse (ZUIC 1959, S. 263)
 - (8) Zum Arbeitsprogramm vgl. Harrand, aaO., S. 27 ff.
 - (9) Unter "Verkehr" ist das Außenverhältnis des Bahnunternehmers zu seinen Kunden zu verstehen, also die Gesamtheit der Tätigkeiten, die den Leistungsnehmern die Möglichkeit bieten, sich der Leistungen der Eisenbahnen zu bedienen.
 - (10) Tarif ist die Zusammenfassung der für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen einschließlich der zugehörigen Preise, nicht lediglich die Preistafel selbst
 - (11) Gemäß Art. 59 der Satzung dürfen jedoch keinem Mitglied Tarifmaßnahmen aufgezwungen werden
 - (12) bspw. begünstigte Urlaubs- und Gesellschaftsfahrten, Rundreisen, "Sozialtouristik" etc.
 - (13) z. B. Verpackung, Beförderung mit Behältern, Ladeplatten etc.

Der dritte Ausschuß ist in vier Unterabteilungen gegliedert:

- eine Abteilung Statistik,
- eine Abteilung für Rechnungsfragen (14),
- eine Abteilung, die sich mit den Selbstkosten beschäftigt, die den Verwaltungen bei den zu erbringenden Transportleistungen entstehen (15) und
- eine Abteilung für das Lochkartenwesen und seine Verwendung bei den Eisenbahnen.

Der vierte Ausschuß widmet sich der Betriebsführung (16). In gewissem Sinne bildet er damit ein ergänzendes Gegenstück zu den beiden Verkehrsausschüssen. So befaßt er sich, um Beispiele zu nennen, mit der bestmöglichen Verwendung des Transportmaterials, mit der betrieblichen Leistungssteigerung, mit Fragen der Anwendung moderner Betriebsverfahren, der optimalen Zugförderung (17) sowie mit den Fragen, die sich aus der Forderung nach Sicherheit im Betrieb ergeben.

In Ergänzung hierzu behandelt der fünfte Ausschuß alle Fragen des rollenden Materials. Hierzu zählen die Leistungssteigerung der Transportmittel und die Vereinheitlichung der Vielfalt von Fahrzeugtypen. In der praktischen Durchführung der ihm als Studienorgan gestellten Aufgaben arbeitet der 5. Ausschuß eng mit dem Forschungs- und Versuchsamt der UIC zusammen (18).

Die Fragen der Bahnanlagen sind dem 7. Ausschuß übertragen. Er befaßt sich daher mit den festen Anlagen, der Verbesserung des Oberbaus, der Gebäude

-
- (14) Sie beschäftigt sich mit der Verbesserung der int. Abrechnung und arbeitet mit dem Zentralausgleichsbüro des Verbandes zusammen.
 - (15) Ihre Kenntnis ist für eine wirtschaftliche Betriebsführung unerläßlich.
 - (16) Unter "Betrieb" ist das Gegenstück zum "Verkehr" zu verstehen, also die Art der internen Durchführung der im Außenverhältnis zu erbringenden Leistungen durch den Eisenbahnunternehmer, etwa die organisatorische und technische Bewältigung von Zugbildung und Zugförderung.
 - (17) z. B. der Beschleunigung des Güterverkehrs, aber auch des Personenverkehrs im Wettbewerb mit dem Kraftwagen
 - (18) Als Fachorgan für Elektrotechnik pflegt er die Beziehungen zu internationalen elektrotechnischen Organisationen (vgl. Teil III). Er vertritt durch seine Unterausschüsse in Zusammenarbeit mit dem Generalsekretär die UIC in diesen Gremien und nimmt zu deren Arbeiten Stellung. Vgl. UIC-Merkblatt A 10, Abs. B

und dem sonstigen Eisenbahnhochbau und gliedert sich in Untergruppen für Signal- und Fernmeldewesen, für Bahnanlagen, für Unterhaltung und eine Arbeitsgruppe für Tunnelbau (19).

Der sechste Ausschuß hat allgemeine Fragen zum Aufgabengebiet. Hierzu gehören Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und Fragen des Personal- und Organisationswesens ebenso wie Wirtschaftsprognosen und Probleme, die sich aus der Existenz anderer Fachorganisationen ergeben, wobei besonders auf die Regelung der Beziehungen zu diesen hingearbeitet wird (20).

Der Komplex der Rechtsfragen (21) fällt in die Zuständigkeit des achten Ausschusses (22). Sein Arbeitsprogramm umfaßt die Fragen des Schlichtungs- und Schiedswesens, die Prüfung der die Eisenbahnen interessierenden Gesetzes- und Reglementationstexte (23) und die Prüfung aller Rechtsprobleme einschließlich der Ausarbeitung, Fassung und Auslegung von Satzungs- und Vertragstexten (24). Der Ausschuß gliedert sich in einen Unterausschuß für Schiedsgerichtswesen sowie je eine Arbeitsgruppe für die Vereinheitlichung der Vorschriften des UIC-Kodex (25) und für Rechtsprobleme aus der Kreuzung von Schiene und Straße (26).

Bei Bedarf können zu den bestehenden Ausschüssen weitere geschaffen werden.

b) Neben den acht ständigen Ausschüssen besteht derzeit ein Sonderausschuß, der sich mit Einzelproblemen vorübergehender Natur beschäftigt, der Sonderausschuß für die automatische Kupplung (27) (28).

(19) ZUIC 1959, S.154

(20) ZUIC 1960, S.167. Vor der Reorganisation hatte sich der Ausschuß auch mit Rechtsfragen zu befassen, die nunmehr dem achten Ausschuß übertragen sind.

(21) Soweit es sich hierbei nicht um intern. Transportrecht handelt, für das das CIT zuständig ist

(22) Er ist aus der Konferenz der Leiter der Rechtsabteilungen hervorgegangen.

(23) Das Transportrecht ist hierbei ausgenommen !

(24) ZUIC 1959, S.205 ff.

(25) Der UIC-Kodex ist die Sammlung sämtlicher UIC-Merkblätter, seine Abteilung A umfaßt die Satzungstexte etc.

(26) ZUIC 1959, S.205

(27) Hier werden die Aufgaben vorangetrieben, um von der veralteten, seit Beginn des Eisenbahnzeitalters verwendeten Spindelschraubenkupplung

III. Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse erfolgt durch den Geschäftsführenden Ausschuß, der die Länder bestimmt, deren Mitgliedsverwaltungen in den Ausschüssen mitarbeiten sollen (29). Gewöhnlich sind die Länder, die im Vorstand vertreten sind, auch in den Ausschüssen beteiligt. Eine zeitliche Begrenzung der Mitgliedschaft in einem Ausschuß ist nicht vorgesehen, da sie eine geregelte Mitarbeit hemmen müßte. Auch die Zahl der Mitglieder eines Ausschusses ist nicht festgelegt. In der Praxis umfaßt ein Ausschuß durchschnittlich zwanzig Länder und Verwaltungen (30).

Verwaltungen, die nach Artikel 5 der Satzung zugelassen sind, gehören den Ausschüssen gewöhnlich nicht an, da sie meist nicht mit den interessierenden Problemen befaßt sind. Es sollte jedoch erwogen werden, diese Verwaltungen entsprechend einer Anregung des Büros für gemeinsame Angelegenheiten in einer besonderen Gruppe zusammenzufassen, in der sie unter Mithilfe der technisch und wirtschaftlich besser entwickelten Verwaltungen die ihnen speziell gestellten Probleme um so erfolgreicher lösen können.

IV. Die Einzelheiten des Ausbaues und der Arbeitsweise der Ausschüsse folgen aus der Geschäftsordnung, die die Satzungsbestimmungen ergänzt und erweitert.

a) Die Leitung der Ausschüsse obliegt den hierzu bestimmten "vorsitzenden Verwaltungen"; diese stellen die Ausschußpräsidenten (31). Die vorsitzenden Verwaltungen werden durch den Vorstand auf die Dauer von vier Jahren mit der Möglichkeit einer einmaligen Wiederwahl bestimmt (32). Der Ausschußpräsident trägt gegenüber den leitenden Organen die Verantwortung für die

abzukommen. Die UdSSR und Nordamerika verwenden bereits automatische Kupplungen, in Europa überwiegt, abgesehen von Triebwagen, noch die alte und relativ gefährliche Spindelschraubenkupplung.

(28) Der bisherige Sonderausschuß für Dokumentenaustausch wurde im Juni 1960 aufgelöst, seine Arbeiten hat das BDC übernommen (ZUIC 1960, S. 325 und 335)

(29) Art. 32 der Satzung

(30) Die bedeutenden europäischen Verwaltungen sind in jedem Ausschuß vertreten; vgl. Anhang, Anlage IV

(31) Art. 32 Abs. I Satz 1 der Satzung

(32) Die vorsitzende Verwaltung kann erst nach Ablauf einer Zwischenfrist von acht Jahren wiedergewählt werden.

Tätigkeit des ihm unterstellten Ausschusses und für die Durchführung der von jenen gegebenen Anweisungen (33).

Die vorsitzenden Verwaltungen der Ausschüsse können zur Unterstützung der Ausschußpräsidenten besondere "Geschäftsbüros" einrichten, die während der Sitzungen die Sekretariatsaufgaben wahrnehmen und die notwendigen Verbindungen zum Generalsekretariat und zu den Unterausschüssen aufrechterhalten (34). Hierdurch können organisatorische Aufgaben, wie Aufbewahrung von Akten und Dokumenten (35), Auskunftserteilung über Lösungsvorschläge an andere Mitgliedsverwaltungen v.a.m. (36) erleichtert werden (37).

Unter Leitung des Ausschußpräsidenten und in Zusammenarbeit mit dem Generalsekretär (38) bereiten die Arbeitsausschüsse die Arbeitsprogramme vor (39), die der Geschäftsführende Ausschuß dann verbindlich festlegt (40). Diese Arbeitspläne bilden Grundlage und Rahmen für die fachlichen Arbeiten zur Lösung der vorgelegten Probleme (41). Die Ausschußpräsidenten geben im Benehmen mit dem Generalsekretär dem Geschäftsführenden Ausschuß dann wieder einen Rechenschaftsbericht über die Durchführung dieses Arbeitsprogramms und die Tätigkeit des Ausschusses (42) (43).

(33) Art.32 Abs.II der Satzung

(34) Art.32 Abs.III der Satzung i. Verb.mit Art.9 Abs.II GO

(35) Art.37 GO

(36) Art.23 GO

(37) vgl. die Ausführungen bei Tuja, aaO., S.493, über diese Möglichkeiten einer elastischeren Organisationsgestaltung.

(38) Hier zeigt sich wieder dessen Koordinationsfunktion.

(39) Art.31 Abs.I der Satzung

(40) Art.19 Ziff.4 der Satzung

(41) Änderungen der Programme erfolgen auf gemeinsame Anregung des Ausschußpräsidenten und des Generalsekretärs durch den Geschäftsführenden Ausschuß.

(42) Art.24 GO i. Verb. mit Art.19 und 31 der Satzung

(43) Von den organisatorischen Regelungen der GO seien noch erwähnt: Der Ort für die Hauptsitzung der Ausschüsse wird vom Geschäftf. Ausschuß festgelegt, den Zeitpunkt bestimmen die Präsidenten im Benehmen mit dem Generalsekretär (Art.31 Abs.II Satzung). Diese einigen sich auch über Einberufung und Tagesordnung, laden die Mitglieder und unterrichten die vorsitzenden Verwaltungen der übrigen Ausschüsse (Art.6 Abs.II

b) An den Sitzungen der Ausschüsse nehmen die ihnen angehörenden Verwaltungen teil (44). Neben diesen vollberechtigten Mitgliedern können Verwaltungen, die dem Geschäftsführenden Ausschuß, nicht aber dem betreffenden Arbeitsorgan angehören, sich mit beratender Stimme vertreten lassen (45). Auch die teilnehmenden Verbände und andere Mitgliedsverwaltungen können als Berater teilnehmen, soweit das Beratungsobjekt für sie von Interesse ist (46).

c) In Erfüllung des Prinzips der Verfahrensvereinfachung können innerhalb eines Ausschusses durch den Verbandsvorstand Abteilungen gebildet werden, die für bestimmte Kompetenzen des Ausschusses zuständig sind. Die verschiedenen Abteilungen eines Ausschusses stehen jeweils unter der Leitung des Ausschußpräsidenten, können aber personell jeweils unterschiedlich zusammengesetzt sein (47). Aus den gleichen Gründen können auch verschiedene Ausschüsse zu gemeinsamen Sitzungen zusammentreten und Vertreter eines Ausschusses an den Sitzungen eines anderen Ausschusses teilnehmen (48).

V. Wie bereits erörtert, ist den Arbeitsausschüssen die Aufgabe gestellt, in ihren Fachgebieten anhand der Arbeitsprogramme die auftauchenden Fragen zu untersuchen und den zur Fassung der entsprechenden Beschlüsse befugten leitenden Organen Lösungsvorschläge zu machen. Es würde bei der Behandlung der Verbandsorganisation zu weit führen, wollte man die Arbeitsweise der Ausschüsse bei der Durchführung der Untersuchungen detailmäßig darstellen; hierfür wird auf den folgenden Hauptabschnitt der Studie verwiesen.

5. Die Sitzungen der Abteilungsleiter

I. Durch satzungsändernden Beschluß der Generalversammlung vom November 1960 ist der Geschäftsführende Ausschuß ermächtigt worden, auf Anraten des

GO). Tagen mehrere Ausschüsse gemeinsam, so werden sie mit Sechs-Wochen-Frist vom Generalsekretär einberufen (Art. 6 Abs. I und III GO).

(44) Kann eine Verwaltung nicht teilnehmen, so hat sie dies zwei Wochen vorher anzuzeigen (Art. 7 GO); sie kann sich dann von einer anderen Verwaltung vertreten lassen und dieser ihre Stimme übertragen (Art. 8 GO).

(45) Art. 5 GO. Das ist z. Zt. nur im achten Ausschuß bezüglich der Tschechoslowakei (CSD) der Fall.

(46) Art. 34 der Satzung

(47) Art. 32 letzter Absatz der Satzung

(48) Art. 32 der Satzung

Generalsekretärs und des Präsidenten des beteiligten Arbeitsausschusses besondere "Sitzungen von Abteilungsleitern" einzurichten (1). Diese neuartigen Verbandsorgane, die ausdrücklich nicht eine Instanz zwischen den bisherigen Arbeitsorganen und dem Geschäftsführenden Ausschuß bilden sollen (2) und die deshalb auch nicht zu den leitenden Verbandorganen gehören, umfassen die Abteilungsleiter (3) der Mitgliedsverwaltungen des Geschäftsführenden Ausschusses; sie sollen vornehmlich durch eine beratende Funktion diesen unterstützen und ihn befähigen, das Arbeitsverfahren zu vereinfachen und zu intensivieren. Ist die Beteiligung der "directeurs de service" auch nicht ein vollkommenes Novum (4), so zeigt die satzungsmäßige Institutionalisierung dieser Einrichtung doch, welchen Wert man einer Unterstützung des Verbandsvorstandes durch eine beratende Beteiligung der leitenden Fachbeamten beimißt.

II. Die Einrichtung der Abteilungsleitersitzungen verfolgt den doppelten Zweck, die leitenden Beamten einer Fachrichtung zusammenzufassen, um einerseits neue Gremien kompetenter Ratgeber zu gewinnen und um andererseits jenen Gelegenheit zu einem Gedankenaustausch auf hoher Ebene zu verschaffen (5).

In dieser ersten Beziehung ist es demgemäß Aufgabe dieser Gremien, den Geschäftsführenden Ausschuß allgemein und aus eigener Initiative heraus zu beraten (6) und umgekehrt die von diesem zur Untersuchung vorgelegten Fragen zu behandeln (7). Außerdem aber sollen die Abteilungsleiterkonferenzen sich um die Koordination der internationalen Arbeiten der UIC und deren Erleichterung bemühen (8), doch bleiben Stellung und Funktion des Generalsekretärs und die Anwendung des "Sonderabkommens" mit den teilnehmen-

-
- (1) Art.14 a der Satzung. In ihren Ursprüngen geht auch diese Einrichtung auf Anregungen des ehemaligen BAC zurück.
 - (2) Art.14 a Abs.II der Satzung
 - (3) Es handelt sich dabei um die mit der Leitung der einzelnen Dienstzweige der Verwaltungen betrauten Beamten ("directeurs de service"). Bei der DB sind es die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung (HVB).
 - (4) Bisher konnten auf Grund des Art.3 der Geschäftsordnung der Ausschüsse (UIC- Merkblatt A 4) bereits Sondersitzungen der Ausschüsse unter Beteiligung der Abteilungsleiter stattfinden; vgl. auch ZUIC 1959, S.264.
 - (5) Art.36 a der Satzung
 - (6) Art.36 b lit. a der Satzung
 - (7) Art.36 b lit. b der Satzung
 - (8) Art.36 b lit. c der Satzung

den Verbänden von dieser Tätigkeit unberührt. Demgemäß sollen die Abteilungsleiter ihre Aufmerksamkeit mehr den Arbeitsprogrammen der Verbandsorgane und der beteiligten Eisenbahnorganisationen sowie der Koordination derselben widmen und hierzu dem Geschäftsführenden Ausschuß zweckdienliche Anregungen unterbreiten.

In Ausübung dieser ersten Aufgabe werden die Abteilungsleiter dem Geschäftsführenden Ausschuß gegenüber durch ihren Sitzungspräsidenten vertreten (9), doch sind ihre Anregungen und Vorschläge über den Generalsekretär an den Vorstand zu leiten. Durch seine Befugnis, sich zu diesen Angelegenheiten zu äußern, ist die Beteiligung des Generalsekretärs an diesen Arbeiten garantiert, umgekehrt haben die Sitzungspräsidenten als Vertreter der Abteilungsleiter das Recht, vom Präsidenten der UIC und vom Geschäftsführenden Ausschuß persönlich gehört zu werden (10).

Die Informationsaufgabe der Abteilungsleitersitzungen dient hauptsächlich dem Meinungsaustausch der leitenden Fachbeamten (11). Hiervon wird nicht nur deren spezielle Tätigkeit in den betreffenden Dienstzweigen erfaßt, vielmehr richtet sich dieser Meinungsaustausch auch auf die Arbeitsweise der internationalen Institutionen überhaupt. Auch durch die hierin liegende faktische Kontrollmöglichkeit gewinnen die Treffen der Abteilungsleiter für die Intensivierung des internationalen Eisenbahnlebens eine besondere Bedeutung. Der Untermauerung der gegenseitigen Information dienen schließlich besondere fachliche Veranstaltungen, wie Vorführungen und Besichtigungen.

III. Zusammensetzung und Verfahren der Abteilungsleitersitzungen sind entsprechend Artikel 36 d der Verbandssatzung in einer besonderen Geschäftsordnung (12) geregelt. Demgemäß treten zu den Tagungen unter dem Vorsitz des Präsidenten des jeweiligen Arbeitsausschusses (13) die betreffenden Leiter ein und derselben Fachabteilung aller dem Geschäftsführenden Ausschuß angehörenden Mitgliedsbahnen zusammen (14). Die Mitgliedsverwaltungen der beteiligten Arbeitsausschüsse werden über die Arbeiten der Abteilungsleitersitzun-

(9) Art.36 b Abs.II der Satzung

(10) Art.36 b Abs.III der Satzung

(11) Art.36 c der Satzung

(12) UIC-Merkblatt A 3, abgekürzt: GO

(13) Art. 14 a der Satzung

(14) Art. 1 GO. Sie nehmen persönlich teil (Art.3 GO) und können nur ausnahmsweise einen Vertreter entsenden.

gen durch den Sitzungspräsidenten informiert; sie sind zur Entsendung der eigenen Abteilungsleiter anlässlich der Behandlung interessierender Fragen berechtigt (15). Schließlich können Persönlichkeiten, deren Mitwirkung bei der Behandlung einer bestimmten Frage zweckdienlich erscheint, eingeladen werden (16). Das Generalsekretariat nimmt gewöhnlich an den Sitzungen nicht teil, doch ist der Generalsekretär auf seinen Antrag hin zu einer bestimmten Frage zu hören (17). Bezüglich der Einzelheiten des Verfahrens darf auf die Geschäftsordnung der Abteilungsleitersitzungen verwiesen werden.

IV. Eine abschließende Äußerung zu den Fragen nach Bewährung und Wirkungsgrad der neu eingerichteten Abteilungsleitersitzungen kann noch nicht erfolgen, weil diese Institutionen erst in allerjüngster Zeit statuarisch vorgesehen sind und weil dementsprechend bislang lediglich die Abteilungsleiter des Fahrzeug- und Zugförderungsdienstes und des Baudienstes zusammengetreten sind (18). Festgestellt werden kann jedoch bereits, daß die hier vorgesehenen Möglichkeiten der Beteiligung maßgeblicher Fachkreise sehr geeignet erscheinen, die Tätigkeit der UIC weiter zu fördern.

6. Die Ämter, Büros und zentralen Stellen

A. Allgemeines

Als Arbeitsorgane besonderer Art kennt die Verbandssatzung (1) die Ämter, Büros und Zentralstellen. Diese Gruppe von Arbeitsorganen umfaßt zur Zeit (2)

- das Forschungs- und Versuchsamt (ORE),
- die Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen (CIPCE),
- das Zentralausgleichsbüro (BCC),
- das internationale Büro für Dokumentation (BDC) und
- das internationale Eisenbahnfilmbüro (BFC).

Das Generalsekretariat, das mit Abteilungen zur Lösung bestimmter Fragen komplexe ausgestattet ist (3), ähnelt diesen Arbeitsorganen zwar in

(15) Art. 2 Abs. I GO

(16) Art. 2 Abs. II GO

(17) Art. 3 Abs. II GO

(18) ZUIC 1960, S. 325

(1) Art. 14 Abs. II der Satzung

(2) Nach den Reorganisationsmaßnahmen vom 29./30.11.1960

(3) wie z. B. der Wirtschaftsabteilung und der statistischen Abteilung

mancher Hinsicht, hat aber eine grundsätzlich andere Stellung als diese und unterscheidet sich von ihnen nicht nur durch seinen Aufgabenkreis, sondern auch institutionell.

Die im Rahmen der teilnehmenden Verbände arbeitenden Büros, wie das Europa-Bus-Büro, aber auch das Wagenbüro der Europ-Güterwagen-Gemeinschaft, gehören nicht in den Rahmen des Artikels 14 der Satzung. Auch in organisatorischer Hinsicht stehen sie nicht im internationalen Eisenbahnverband (4).

Die besonderen Arbeitsorgane des Artikels 14 Abs.III der Satzung unterscheiden sich von den Arbeitsausschüssen sowohl institutionell wie auch aufgabenmäßig. Sind jene Arbeitsausschüsse Studienkommissionen des Verbandes, so führen diese Stellen permanente Sonderaufgaben theoretisch und praktisch durch. Zu diesem Zweck sind sie mit einer eigenen technischen und administrativen Organisation ausgestattet und haben schon von daher eine selbständige Stellung in der Gliederung der UIC. Diese Selbständigkeit zeigt sich besonders darin, daß sie über eigene Statuten (5) verfügen, auf Grund deren eigene leitende Organe instituiert sind, die als Direktionskomitees, ständige Ausschüsse o.ä. bezeichnet sind. Sie richten die Tätigkeit der betreffenden Arbeitsstelle aus und kontrollieren im einzelnen deren Durchführung. Infolge ihrer Selbständigkeit haben diese Arbeitsorgane auch ihren Sitz meist nicht am Verbandssitz (6), sondern häufig in anderen Ländern; sie können weiterhin mit eigener Rechtspersönlichkeit nach dem Landesrecht am Sitzort ausgestattet sein (7), die demzufolge von der des Mutterverbandes verschieden sein kann. Auch bezüglich der beteiligten Mitgliedsbahnen unterscheiden sich die UIC und ihre Ämter, Büros und Zentralstellen. Die beidseitige Mitgliedschaft ist nicht unbedingt aneinander geknüpft; ein Verbandsmitglied nimmt also nicht ohne weiteres automatisch an den Arbeiten dieser Institutionen teil.

-
- (4) Sie gehören jedoch zu dem noch zu beschreibenden "UIC-Konzern" im weiteren Sinne.
- (5) So BCC: Geschäftsordnung, UIC-Merkblatt A 7,
ORE: Satzung, UIC-Merkblatt A 14,
CIPCE: Satzung, UIC-Merkblatt A 15,
BDC: Satzung, UIC-Merkblatt A 17,
BFC: Geschäftsordnung, UIC-Merkblatt A 33.
- (6) In Paris arbeiten nur BDC und BFC, das BCC ist in Brüssel, das ORE in Utrecht und die CIPCE in Rom lokalisiert.
- (7) So derzeit nur das BCC

Umgekehrt können an einzelnen von ihnen Nichtmitglieder der UIC beteiligt werden. Demgemäß ist auch der Finanzstatus dieser Organe anders; weitgehend sind sie mit eigenen Haushaltsmitteln und Beiträgen ausgestattet. Trotz dieser gemeinsamen Grundzüge unterscheiden sich aber die einzelnen Ämter, Büros und Zentralstellen in Organisation und Rechtsstellung voneinander, wenngleich gewisse Parallelen in der Organstellung des Forschungs- und Versuchsamtes einerseits sowie des Dokumenten- und des Filmbüros andererseits zu verzeichnen sind. Einzelheiten hierzu sollen bei der Behandlung dieser Stellen wiedergegeben werden.

Wie bereits erwähnt (8), weist der Internationale Eisenbahnverband durch das Bestehen dieser verselbständigten Organisationsglieder und angesichts der beherrschenden Einflußnahme des Verbandes mit seinen Kontroll- und Einwirkungsrechten in mancher Hinsicht das Erscheinungsbild eines konzernähnlichen Zusammenschlusses auf. Eine maßgebliche Beeinflussung seitens des Verbandes erfolgt teilweise schon durch die Besetzung der leitenden Organe der abhängigen Arbeitsstellen mit den Vertretern der Mitgliedsbahnen oder durch die Übertragung der Geschäftsführung auf verbandsangehörige Unternehmen. Die eigentlich beherrschende und damit die Abhängigkeit gestaltende und garantierende Einwirkung übt aber für die UIC deren Geschäftsführender Ausschuß aus (9). In dieser konzernleitenden Funktion gibt er die Anweisungen für die Tätigkeit dieser Arbeitsorgane, die er regelmäßig zur Gewährleistung der einheitlichen Geschäftspolitik kontrolliert, und überwacht das Finanzgebaren der Ämter, Büros und zentralen Stellen. Auch hier erscheint es zweckmäßig, die Ausgestaltung dieser Abhängigkeiten in ihren Einzelheiten bei den betreffenden Ämtern, Büros und Zentralstellen zu behandeln.

B. Ämter, Büros und Zentralstellen im einzelnen

1. Das Forschungs- und Versuchsamt des Internationalen Eisenbahnverbandes

a) Das Forschungs- und Versuchsamt (1), das erste und wichtigste der zur Zeit bestehenden fünf Ämter, ist nach dem Zweiten Weltkrieg gegründet worden. Der Plan, eine derartige technische Körperschaft zu schaffen, war

(8) oben S.46.

(9) Er hat seine Befugnisse jedoch zum Teil wieder auf den Generalsekretär delegiert.

(1) Office des Recherches et des Essais - ORE -

schon im Winter 1947/48 aufgetaucht, doch konnte das Amt erst im Spätjahr 1949 seine Arbeit aufnehmen (2).

b) Die Stellung des Forschungs- und Versuchsamtes in der UIC und seine Organisation sind in der Satzung (3) dieser gemeinsamen Forschungszentrale der Eisenbahnen festgelegt. Sie ähnelt in ihrer Systematik derjenigen der anschließend zu behandelnden Informations- und Publizitätszentrale. Verfügt das Amt auch bisher noch nicht über eigene Rechtssubjektivität, so soll es sie doch, wie jene Zentralstelle auch, in absehbarer Zeit erhalten.

Das Amt, das seinen Sitz in Utrecht (Niederlande) hat, wird von einem Direktionskomitee (4) geleitet, das aus maximal dreizehn vom Geschäftsführenden Ausschuß der UIC zu bestimmenden Verwaltungen und aus den Präsidenten der beiden technischen Ausschüsse der UIC (5) besteht (6). Den Vorsitz in diesem Leitungsgremium führt eine auf vier Jahre eingesetzte geschäftsführende Verwaltung (7). Die beteiligten Verwaltungen werden gewöhnlich durch die Leiter ihrer technischen Abteilungen persönlich im Direktionskomitee vertreten (8). Als Vorstand des Forschungs- und Versuchsamtes ist dieses Komitee für die Tätigkeit des Amtes verantwortlich (9); es leitet diese und gibt die notwendigen fachlichen Anweisungen (10), wobei es technische Probleme auch von einzelnen Verwaltungen untersuchen lassen kann. In seiner Tätigkeit wird das Komitee von der geschäftsführenden Verwaltung unterstützt; die administrativen Aufgaben nimmt ein von dieser gestelltes Büro wahr (11). Die "konzernmäßige" Unterstellung des Forschungs- und Versuchsamtes unter die UIC zeigt sich besonders darin, daß der Geschäftsführende Ausschuß zu Weisungen, auch in fachlicher Hinsicht, und zur Genehmigung von Arbeitsprogramm, Haushaltsplan und Rechnungsführung berechtigt ist; er fällt auch die für die Verwaltungen verbindli-

(2) vgl. dazu ZUIC 1954, S. 10

(3) UIC-Merkblatt A 14

(4) Art. 3 Abs. II der Satzung des ORE; daneben soll ein besonderer "Direktor des ORE" als handlungsbevollmächtigter Vertreter des Amtes bestellt werden.

(5) 5. Ausschuß "Maschinentechn. Dienst" u. 7. Ausschuß "Bahnanlagen"

(6) Art. 4 lit. a der Satzung des ORE

(7) Art. 4 lit. a der Satzung des ORE

(8) An den Sitzungen können in bestimmten Fällen auch Vertreter von Mitgliedsverwaltungen und Präsidenten anderer Ausschüsse teilnehmen; vgl. Art. 4 lit. a der Satzung des ORE

(9) Art. 3 Abs. II der Satzung des ORE

(10) Art. 4 lit. b der Satzung des ORE

(11) Art. 5 Abs. I der Satzung des ORE

chen technischen Entscheidungen (12) und entscheidet bei Kompetenzstreitigkeiten zwischen ORE und Arbeitsausschüssen. Die Verbindungen zwischen dem Amt und der UIC, insbesondere ihrem Geschäftsführenden Ausschuß, werden, wie bei den meisten anderen Ämtern auch, vom Generalsekretär unterhalten (13), der demgemäß an den Sitzungen des Direktionskomitees teilnimmt. Umgekehrt beteiligt sich der Präsident des Direktionskomitees an den Tagungen von Generalversammlung, Geschäftsführenden Ausschuß, Abteilungsleitersitzungen und Arbeitsausschüssen der UIC, soweit dort das Amt betreffende Fragen behandelt werden (14).

Mitglieder des Forschungs- und Versuchsamtes können die Mitgliedsbahnen der UIC werden. Eine automatische Mitgliedschaft ist jedoch nicht vorgesehen, vielmehr ist eine Beitrittserklärung erforderlich. Andere interessierte Eisenbahnverwaltungen können auf Antrag durch den Geschäftsführenden Ausschuß zur Mitgliedschaft zugelassen werden (15) (16).

c) Die Aufgaben des Forschungs- und Versuchsamtes liegen auf technischem Gebiet; es arbeitet mit den technischen Arbeitsausschüssen - auch als deren Versuchsstelle - zusammen (17) und soll als Koordinationsorgan die Forschungsergebnisse der verschiedenen Bahnverwaltungen zusammenfassen und füreinander fruchtbar machen (18) und soll als Forschungsorgan selbst Untersuchungen auf gemeinsame Rechnung durchführen (19) (20) (21).

(12) Art.3 Abs.II der Satzung des ORE, vgl. Ziff.9 des Merkblattes A 27

(13) Art.6 der ORE-Satzung

(14) Art.6 der Satzung des ORE, vgl. auch UIC-Merkblatt A 27 über die Zusammenarbeit mit den UIC-Ausschüssen

(15) Art.2 der ORE-Satzung

(16) Die Mitgliedschaft endigt durch Kündigung (Art.9 Abs.I) oder durch Ausschuß (Art.9 Abs.II der ORE-Satzung)

(17) Vgl. Ziff.1 des UIC-Merkblattes A 27

(18) Art.1 Abs.Ia und b der ORE-Satzung; vgl. UIC-Merkblatt A 29

(19) Art.1 Abs.Ic und d der ORE-Satzung; vgl. UIC-Merkblatt A 29
Besonderer Wert wird auf die Forderung nach rationeller Herstellung des Eisenbahnmaterials gelegt.

(20) Das Amt ist jedoch nicht zentrales Forschungsinstitut, wie etwa die ähnliche Einrichtung der AAR, sondern bedient sich der bei den Mitgliedsbahnen vorhandenen Einrichtungen; vgl. Haustein, IR, S.78; ZUIC 1960, S.342 und ETR 1958, S.4

(21) Die Entscheidung über die vom ORE gezogenen Schlußfolgerungen und

Im einzelnen zählt die Satzung folgende Materien auf (22): Rollendes Material, Oberbau, Signalwesen, feste Anlagen, Elektrifizierung, Güterverladedienst und technische Organisationsfragen. Besonderer Wert wird dabei auf die Erreichung einer optimalen Verwendbarkeit, Verwendung und Lebensdauer des Eisenbahnmaterials gelegt, zumal dessen Herstellung mehr zu den Aufgaben der Konstruktionsbüros und der Industrie zu rechnen ist (23). Gerade in diesem Ziel werden die wirtschaftlichen Auswirkungen der technischen Forschung offenbar, die sich in der Minderung der Selbstkosten der Eisenbahnen durch Rationalisierung der Konstruktions- und Unterhaltungsmethoden zeigen (24).

2. Die Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen (1)

a) Dieses Institut ist 1950 als "Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen (CICE) gegründet worden. Nach Abänderung seiner Organisation und Erweiterung seines in der Werbung für die Eisenbahnen liegenden Aufgabenbereiches hat es in der Satzungsänderung vom November 1960 seine jetzige Bezeichnung und Struktur erhalten.

b) In organisatorischer und organschaftlicher Hinsicht ähnelt die Zentrale dem Forschungs- und Versuchsamt; sie hat wie dieses bislang noch keine eigene Rechtsfähigkeit, verfügt jedoch ebenfalls über eine größere Selbständigkeit als beispielsweise das Dokumenten- oder das Filmbüro der UIC.

Die Informations- und Publizitätszentrale besteht aus den beiden Abteilungen "Wirtschaftswerbung" und "Beziehungen zur Öffentlichkeit", die jeweils mit einer geschäftsführenden Verwaltung unterstellt sind (2). Da sowohl die Zusammensetzung der beiden Direktionskomitees als auch die geschäftsführenden Ver-

deren Anwendung obliegt jedoch dem Geschäftsführenden Ausschuß der UIC; UIC-Merkblatt A 19 Ziff. 1

(22) Art. 1 Abs. II der ORE-Satzung

(23) vgl. dazu und zum folgenden: Baeyens, "10 Jahre intern. Forschungs- und Versuchswesen im ORE", Jahrbuch 1960, 200 ff.

(24) Das Arbeitsverfahren des ORE regelt das UIC-Merkblatt A 29

(1) Centre d'Information et de Publication des Chemins de Fer Européens - CIPCE - s. dazu auch ZUIC 1961, S. 35 ff.

(2) Art. 3 der Satzung der CIPCE (UIC-Merkblatt A 15). Vor der Satzungsänderung fehlte die Gliederung in zwei Abteilungen, demgemäß bestand auch nur ein Direktionskomitee.

waltungen verschieden sein können (3) und da beide Abteilungen auch eigene Haushaltspläne haben (4), bietet sich gleichsam das Bild zweier selbständiger und unabhängiger Organe, die durch das Band eines gemeinsamen Mitgliederbestandes (5) und die jährliche gemeinsame Vollsitzung (6) verbunden sind.

Jedes der beiden Direktionskomitees wird vom Geschäftsführenden Ausschuß der UIC aus den Vertretern von höchstens dreizehn an der Zentrale beteiligten Verwaltungen gebildet (7); eine der Mitgliedsverwaltungen wird auf die Dauer von vier Jahren zur geschäftsführenden Verwaltung bestimmt; sie führt den Vorsitz in diesem Leitungsorgan. Im Direktionskomitee der Abteilung "Wirtschaftswerbung" sind außerdem die Präsidenten der kommerziellen Ausschüsse (8) der UIC vertreten. Jedem der beiden Direktionskomitees obliegt als Vorstand die verantwortliche Leitung der Tätigkeit der Abteilung gemäß den Weisungen des Geschäftsführenden Ausschusses. Es gibt dementsprechend Anweisungen für die Arbeiten, wobei es bestimmte Aufgaben auch einzelnen Verwaltungen übertragen kann (9). In seiner Tätigkeit wird es von der jeweiligen Geschäftsführenden Verwaltung unterstützt, die ihm ein Sekretariat für die Erledigung administrativer Aufgaben zur Verfügung stellt (10). Dem Geschäftsführenden Ausschuß der UIC als der "Konzernleitung" gibt das Direktionskomitee in einem Tätigkeitsbericht Rechenschaft und unterbreitet ihm das Arbeitsprogramm, Haushaltsplan und Rechnungsführung zur Genehmigung (11). Das Direktionskomitee der Abteilung "Wirtschaftswerbung" wird in seiner Tätigkeit durch eine "Tagung der Leiter der Wirtschaftswerbung" als besondere Studienkommission unterstützt (12).

(3) Art.4 lit.a der Satzung der CIPCE

(4) Art.7 der Satzung der CIPCE

(5) Alle Mitglieder der CIPCE gehören nach Art.3 der Satzung obligatorisch beiden Abteilungen an.

(6) Art.5 der Satzung der CIPCE. Sie dient im wesentlichen der gegenseitigen Ausrichtung und Information.

(7) Art.4 lit.a Ziff.1-3 der Satzung der CIPCE

(8) 1. und 2. Arbeitsausschuß ("Personenverkehr" und "Güterverkehr")

(9) Art.4 lit.b Ziff.1-3 der Satzung der CIPCE

(10) Art.6 der Satzung. Das Sekretariat der Abt. Wirtschaftswerbung arbeitet mit dem Generalsekretariat besonders eng zusammen; Art.8 Abs.I der Satzung

(11) Art.4 lit.b Ziff.4 der Satzung; vgl. Art.10 u.11 ebda.

(12) Art.7 der Satzung der CIPCE

Der Generalsekretär der UIC übt als Beauftragter des Geschäftsführenden Ausschusses dessen Leitungsbefugnisse gegenüber beiden Abteilungen der Informations- und Publizitätszentrale aus (13): er koordiniert ihre Tätigkeit und sorgt für ihre Verbindung mit dem Verbandsvorstand. Demgemäß nimmt er an den Vollsitzungen der Zentrale und an den Sitzungen der beiden Direktionskomitees, auch als Berater, teil (14).

Teilnehmer der Informations- und Publizitätszentrale sind die Mitgliedsverwaltungen der UIC. Sie werden jedoch nicht automatisch (15) Mitglied, sondern erst auf Antrag (16). Weiters können auf Antrag (17) andere Eisenbahnverwaltungen und Verkehrsunternehmen, die Interesse an einer Beteiligung haben, aufgenommen werden, und zwar als "angeschlossene Verwaltungen" (18) (19).

c) Die der Informations- und Publizitätszentrale gestellte Aufgabe, "das Vertrauen zur Eisenbahn und eine für sie günstige Gesinnung weiterzuentwickeln und zu erwecken", gliedert sich in die Teilaufgaben "Wirtschaftswerbung" und "Beziehungen zur Öffentlichkeit" (20).

Die Tätigkeit der Abteilung "Wirtschaftswerbung" (21) umfaßt dabei vornehmlich die Ausarbeitung und Anwendung der für die Bedürfnisse der Eisenbahnen am besten geeigneten Werbemethoden, die Durchführung gemeinsamer Werbemaßnahmen, auch auf Messen und Ausstellungen, und die Zusammenarbeit mit anderen nationalen und internationalen Organisationen des Werbedienstes, insbesondere des Fremdenverkehrs.

(13) Art. 8 Abs. II der Satzung der CIPCE

(14) Art. 9 lit. b der Satzung. Die Präsidenten der Arbeitsausschüsse der UIC können an den Sitzungen des Direktionskomitees beratend teilnehmen, desgl. umgekehrt die Präsidenten der Komitees an Generalvers., Geschf. Ausschuß und Arbeitsausschüsse; Art. 9 lit. c u. a.

(15) wie es beim BDC und BFC der Fall ist

(16) Art. 2 lit. a der Satzung der CIPCE

(17) Diesen unterbreitet das Direktionskomitee dem Geschf. Ausschuß.

(18) Art. 2 lit. b der CIPCE-Satzung

(19) Beide Gruppen können mit Jahresfrist kündigen (Art. 12 Abs. I der Satzung). Ausschluß ist auf Vorschlag des Direktionskomitees und Mitteilung des Geschf. Ausschusses möglich (Art. 12 Abs. II der Satzung). Ausschluß und Kündigung wirken für beide Abteilungen.

(20) Art. 1 der Satzung der CIPCE

(21) vgl. im einzelnen Art. 1 Ziff. 1 der Satzung

Das Arbeitsgebiet der Abteilung "public relations"; sie ist das Publikations- oder "Propaganda"-Organ der Mitglieder der Zentrale, aber auch der UIC. Sie hat daher die internationale Öffentlichkeit über die Tätigkeit der UIC und die Probleme der Eisenbahnen zu informieren.

Ein steigendes Interesse des Publikums an den Eisenbahnen dürfte beweisen, daß diese Tätigkeit einen wertvollen Beitrag zur Verbandsarbeit leistet; auch hier ist die Annahme berechtigt, daß die neue Organisation der Informations- und Publizitätszentrale weitere Erfolge erzielen läßt.

3. Das Zentralausgleichsbüro

a) Das Zentralausgleichsbüro ist die älteste der besonderen Arbeitsstellen (1) (2); es besteht seit 1925 (3). Seither ist mit Organisation und Geschäftsführung dieses Büros die SNCB beauftragt (4).

Dem Büro traten schon zu Beginn seiner Tätigkeit 46 europäische Verwaltungen bei; im Zuge der Wirtschaftskrise mußte es am 15.8.1932 seine Tätigkeit einstellen, konnte aber schon ab 1933 wieder wirken, bis es mit Beginn des II. Weltkrieges wiederum an der Arbeit gehindert wurde. Trotz der nach dem Krieg allorts praktizierten Devisenkontrolle konnte dieses "clearing house" am 1.4.1946 seine Tätigkeit wieder aufnehmen.

b) Rechtsgrundlagen der Organisation und Arbeitsweise des Zentralausgleichsbüros sind die Geschäftsordnung (6) und das belgische "Gesetz über die Rechtsstellung des Bureau Central de Compensation des comptes des Chemins de Fer" vom 14.2.1925 (7), das Brüssel zum Sitz des unter der Verwaltung der SNCB

(22) Art.1 Ziff.2 der Satzung der CIPCE

(1) Bureau Central de Compensation - BCC -

(2) vgl. zum folgenden insbes. den grundlegenden Aufsatz von Desorgher-Degeye in ZUIC 1950, S.244 f.

(3) Die Einrichtung des Büros wurde 1923 beschlossen. Es hatte jedoch einen Vorläufer in dem 1880 errichteten Ausgleichsbüro der belg. Staatsbahnen, das mit Beginn des I. Weltkrieges seine Tätigkeit eingestellt hatte.

(4) Desorgher-Degeye, a.a.O., S.245; Harrand, S.21

(5) Harrand, ebenda, S.21

(6) UIC-Merkblatt A 7; vgl. Anm.5, S.82

(7) Belg. Anzeiger (Moniteur Belge), Nr.56/1925 v. 25.2.1925. Hier zitiert nach Desorgher-Degeye, S.246

stehenden Büros bestimmt (8). Durch dieses Gesetz ist dem Zentralausgleichsbüro mit Wirkung vom 1.1.1925 der Status einer juristischen Person belgischen Zivilrechts verliehen worden (9). Hier zeigt sich die unabhängige Stellung einer derartigen Einrichtung in der UIC besonders deutlich: Das Büro ist einerseits Arbeitsorgan innerhalb der UIC, andererseits aber rechtlich selbständig und insoweit vom Verband unabhängig (10). Bemerkenswert ist, daß der Verband selbst Körperschaft des französischen Rechts ist, daß sich der Rechtsstatus des Arbeitsorgans "Zentralausgleichsbüro" jedoch aus der belgischen Rechtsordnung ergibt. Hier zeigt sich die Internationalität des "UIC-Konzerns" mit allen Vor- und Nachteilen, die sich für internationale privatrechtliche Zusammenschlüsse daraus ergeben, daß sie an die Rechtsordnung des jeweiligen "Gastlandes" gebunden sind (11).

Das Büro wird von einem Direktor geleitet, der es auch gerichtlich und außergerichtlich vertritt (12). Er wird von einem stellvertretenden Direktor unterstützt und vertreten. Beide Personen werden vom belgischen Minister für Eisenbahnen ernannt (13).

Die Kontrolle über die Tätigkeit des Büros übt für die UIC ein "ständiges Komitee" aus (14). Von seinen fünf Mitgliedern stellt die SNCB den Vorsitzenden, die übrigen vier werden von den hierzu auf drei Jahre vom Geschäftsführenden Ausschuß der UIC benannten Verwaltungen bestimmt (15). In Wahrung der sich aus der Unterordnung unter die UIC ergebenden Pflichten legt das "ständige Komitee" der UIC und den teilnehmenden Verwaltungen jeweils einen Bericht über das laufende Geschäftsjahr vor (16). Zur Revision der Tä-

-
- (8) Art. 2 Abs. II des Gesetzes; Art. 1 der GO des BCC. Der Sitz befindet sich in Brüssel, rue de Louvain 21.
 - (9) wobei die Rechtsfähigkeit gewissen Einschränkungen unterliegt, etwa im Immobiliärerwerb (Art. 1 u. 6 des Gesetzes)
 - (10) Es könnte also auch außerhalb der UIC arbeiten, wie es bis 1925 der Fall war
 - (11) So kann das Büro auf Antrag der Staatsanwaltschaft aufgelöst werden, wenn die SNCB ihm nicht mehr angehört (Art. 7 des Gesetzes). Aus dieser Rechtsstellung haben sich bisher jedoch noch keinerlei Schwierigkeiten für das Büro oder seine Tätigkeit ergeben; vgl. Desorgher-Degeye, S. 244
 - (12) Art. 5 des Gesetzes. Derzeit ist Herr Degeye Direktor.
 - (13) Art. 4 des Gesetzes
 - (14) Art. 3 der GO des BCC. Derzeit ist Herr Desorgher Präsident.
 - (15) Vgl. Anhang, Anl. IV
 - (16) Art. 43 der GO des BCC

tigkeit bestimmt der Geschäftsführende Ausschuß drei Länder, die die Ordnungsmäßigkeit des vom Büro angewendeten Verfahrens prüfen (17). Die Abhängigkeit dieses Büros von der UIC ist also relativ gering. Sie kann sich auch schon deswegen auf gewisse Unterrichts- und Kontrollrechte beschränken, weil die Fachtätigkeit des Büros besonderen Weisungen kaum zugänglich ist.

Teilnahmeberechtigt an den Arbeiten des Ausgleichsbüros sind die Mitgliedsverwaltungen der UIC und deren angeschlossene Verwaltungen (18). Außerdem können solche Bahnverwaltungen und Verkehrsunternehmen teilnehmen, die Gemeinschaftsverkehre mit den beteiligten Bahnverwaltungen unterhalten. Schließlich können sich bestehende und etwa noch zu gründende andere Abrechnungsstellen beteiligen (19).

c) Zweck und Tätigkeit des Ausgleichsbüros bestehen in der Abrechnung der von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen im internationalen Verkehr erbrachten Leistungen und in der Sorge für einen raschen Ausgleich der sich hier ergebenden Salden. Ausgeglichen werden die Schulden und Guthaben aus allen Leistungen und in jeder vorkommenden Währung, wobei eine Währung auf Goldbasis die Berechnungsgrundlage bildet (20). Die Grundzüge (21) des Ausgleichsverfahrens sind etwa folgende: Die Teilnehmer melden auszugleichende Beträge beim Ausgleichsbüro für jede Währung getrennt an (22). Das Büro rechnet zweimal monatlich ab und legt die jeder Verwaltung gutzuschreibenden oder anzulastenden Salden fest (23). Der Ausgleich dieser Salden erfolgt dann im üblichen Geschäftsweg durch die Belgische Nationalbank in Zusammenarbeit mit der Hausbank des Schuldners (24).

Für den Ausgleich von Zahlungsrückständen schuldnerischer Verwaltun-

(17) Art. 44 der GO des BCC

(18) Art. 2 GO. Sie nehmen jedoch nicht automatisch teil.

(19) Art. 2 GO. Derzeit sind 19 Verkehrsunternehmen beteiligt, vgl. Anl. IV zu Merkblatt A 7

(20) Da nur noch die Salden auszugleichend sind, werden die international zu leistenden Zahlungen verringert

(21) Für Einzelheiten des Verfahrens muß auf UIC-Merkblatt A 7 verwiesen werden.

(22) Art. 6 bis 11 der GO des BCC

(23) Art. 12 GO

(24) Art. 13, 18 bis 23 der GO

gen ist ein besonders gesichertes Verfahren mit einem Gemeinschaftsfonds der beteiligten Bahnen in Höhe von 120 Millionen Belgischen Franken vorgesehen (25). Die Einzelheiten dieses Verfahrens sind in den Artikeln 24 bis 35 der Geschäftsordnung des Zentralausgleichsbüros geregelt.

Die Ausgaben, die der Betrieb des Zentralausgleichsbüros erfordert, insbesondere die Zinsbeträge, werden entsprechend der Zahl der Guthaben- und Schuldposten auf die Teilnehmer umgelegt (26).

d) In dieser Wirkungsweise des Zentralausgleichsbüros ist der Vorteil begründet, den seine Tätigkeit den beteiligten Verwaltungen bietet. Im multilateralen Ausgleich auf der Basis einer Grundlagenwährung werden die Nachteile, die sich aus der Existenz verschiedener Währungsgebiete auf relativ kleinem Raum ergeben, gemildert. Gleichzeitig werden die Spesenrechnungen der Teilnehmer dadurch verringert, daß nur die überschießenden Salden bankmäßig auszugleichen sind. Das reibungslose fünfunddreißigjährige Arbeiten dieses Institutes (27) beweist, welchen Wert es für die beteiligten Verwaltungen hat.

4. Das Internationale Büro für Dokumentation der Eisenbahnen

a) Das Internationale Büro für Dokumentation der Eisenbahnen (1) wurde zum 1.1.1951 errichtet (2), um das Schrifttum über das gesamte Eisenbahnwesen an einer zentralen Stelle zu erfassen, zu sammeln und den Interessenten zugänglich zu machen (3).

b) Das Büro unterscheidet sich in seiner Rechtsnatur vom Zentralausgleichsbüro dadurch, daß es nicht über eine eigene Rechtssubjektivität verfügt. Es ist aber trotz seiner, von den bisher behandelten Ämtern unterschiedlichen

(25) Art.4 GO. 1/4 bringt die SNCB auf, den Rest die übrigen Verwaltungen, die mit mindestens je 10.000 Bfrs beteiligt sein sollen.

(26) Die Kosten betragen etwa 1. - bfrs für je 10.000. - angemeldete bfrs, sind also weitaus geringer als beim bankmäßigen Ausgleich; vgl. Desorgher-Degeye, S.245

(27) Wenn man die Tätigkeit des Vorgängers einbezieht, sind es sogar achtzig Jahre

(1) Bureau International de Documentation des Chemins de Fer - BDC

(2) Diese Aufgabe hatte zunächst die SNCF und der Sonderausschuß für Dokumentenaustausch wahrgenommen; ZUIC 1960, S.167

(3) ZUIC 1950, S.453 u. 197 und Tougne, Kurzauszüge 1961, S.81

(4) UIC-Merkblatt A 17

Organstellung eine verselbständigte Einrichtung. Die konzernähnlichen Abhängigkeiten sind zum Teil stärker ausgeprägt, zum Teil, z.B. in der Mitgliedschaft, ist eine starke Anlehnung an den Verband zu bemerken, die jedoch nicht soweit geht, daß die Selbständigkeit berührt würde. Arbeitsweise und Organisation des Dokumentenbüros sind in einer Satzung geregelt (4). Das Büro arbeitet unter der Geschäftsführung und Leitung der vom Geschäftsführenden Ausschuß der UIC hierzu bestimmten Verwaltung. Dies ist derzeit die SNCF, dementsprechend hat das Büro seinen Sitz in Paris (5). Die Geschäftsführende Verwaltung wird von einem "Fachausschuß beratenden Charakters" (6), dem unter ihrem Vorsitz andere Mitgliedsverwaltungen der UIC angehören, in der Wahrung seiner Aufgaben unterstützt (7). Der Generalsekretär der UIC nimmt als Verbindungsmann zu den übrigen Verbandsorganen an den Arbeiten des Fachausschusses teil (8). Gleichzeitig vertritt er als Beauftragter des Geschäftsführenden Ausschusses diesen gegenüber geschäftsführender Verwaltung und Fachausschuß (9). In dieser Funktion ist er zur Erteilung von Weisungen, auch fachlicher Art, befugt; auf seinen Antrag hin sind Entscheidungen der Organe des Büros vor ihrer Anwendung dem Geschäftsführenden Ausschuß zur Prüfung vorzulegen (10). Die Abhängigkeit des Büros von den Weisungen des Verbandsvorstandes erscheint damit angesichts der auch hier neu eingeführten (11) Delegation der "konzernleitenden Befugnisse" besonders ausgeprägt.

Die an den Arbeiten des Büros Beteiligten gliedern sich in zwei Gruppen (12):

- Mitgliedsverwaltungen, angeschlossene Verwaltungen und teilnehmende Verbände gehören dem Büro automatisch an.
- Andere Eisenbahnverwaltungen und Verkehrsunternehmen haben einen Aufnahmeantrag zu stellen, über den der Geschäftsführende Ausschuß entschei-

(5) Personal, Geschäftsräume und deren Ausstattung stellt gemäß Art.4 der BDC-Satzung die SNCF

(6) Art.3 der BDC-Satzung

(7) Zuletzt waren es sechs Verwaltungen, vgl. Anh., Anl.IV

(8) Art.3 Abs.VI der Satzung. Er arbeitet auch an der Vorbereitung des Haushaltsplans des BDC, der demjenigen des Generalsekretariats eingegliedert ist, mit.

(9) Art.3 Abs.VII der BDC-Satzung

(10) Art.3 Abs.VII der BDC-Satzung

(11) Vor der Änderung des Art.3 der Satzung im Nov. 1960 nahm diese Befugnisse der Geschäftsführende Ausschuß selbst wahr

(12) Art.2 der BDC-Satzung. Vgl. Art.2 der BFC-Satzung

det. Diese Teilnehmer werden als "angeschlossene Verwaltungen" bezeichnet (13).

c) Wie schon der Name sagt, liegen die Aufgaben des Büros darin, das Schrifttum über das Eisenbahnwesen zentral zu erfassen, um es den Teilnehmern zugänglich zu machen (14). Hierzu unterhält es eine Bibliothek mit ca. 4.000 Bänden (15) und führt eine Kartotheek über Eisenbahnfachliteratur (16), in der alle Veröffentlichungen in den Bibliotheken der Teilnehmer erfaßt und damit anderen interessierten Verwaltungen zugänglich gemacht werden. Weiterhin wertet das Büro einschlägige Zeitschriften aus und gibt als Frucht dieser Arbeit seine "Zeitschrift für Dokumentation des Internationalen Eisenbahnverbandes" heraus, die seit 1947 monatlich erscheint und über den Inhalt von über 350 Fachzeitungen und -zeitschriften berichtet (17).

5. Das Internationale Eisenbahn-Filmbüro (1)

a) Das Internationale Eisenbahn-Filmbüro ist die jüngste der fünf besonderen Arbeitsstellen der UIC. Es ist im November 1960 eingerichtet worden und tritt an die Stelle der früheren "Tagung der Eisenbahnfilmspezialisten" (2).

b) Organisation und Arbeitsweise dieses Büros sind in einer Geschäftsordnung (3) geregelt, die in ihrer Systematik der Satzung des Dokumentenbüros ähnelt. Wie dieses ist das Filmbüro nicht rechtsfähig, sondern lediglich verselbständigtes Arbeitsorgan des Verbandes; auch hier ist wieder eine größere Abhängigkeit vom Verband und seinen leitenden Organen, auch in finanzieller Hinsicht, anzutreffen.

Geschäftsführung und Leitung des Filmbüros obliegen einer vom Geschäfts-

(13) Die Teilnahme eines Mitgliedes endet mit dem Ausscheiden aus der UIC (Art. 7 Abs. I), angeschlossene Verwaltungen können mit Jahresfrist kündigen (Art. 7 Abs. II) oder auf Vorschlag des Vorstandes von der Generalversammlung ausgeschlossen werden.

(14) Art. 1 der BDC-Satzung

(15) Harrand, aaO., S. 21

(16) Sie enthält mehr als 60.000 Nachweiskarten (Harrand, S. 21).

(17) in französischer, englischer und spanischer Sprache

(1) Bureau International des Films des Chemins de Fer - BFC -

(2) vgl. ZUIC 1960, S. 331, 332

(3) UIC-Merkblatt A 33

führenden Ausschuß der UIC bestimmten Verwaltung (4); wie beim Dokumentenbüro übt dieses Amt derzeit die SNCF aus (5). Die geschäftsführende Verwaltung wird in ihrer Tätigkeit von einem fachtechnischen Ausschuß beratenden Charakters unterstützt; ihm gehören unter dem Vorsitz der geschäftsführenden Verwaltung andere Mitgliedsbahnen der UIC an (6), doch können an seinen Tagungen auch die Präsidenten der Arbeitsausschüsse, der beiden Direktionskomitees der Informations- und Publizitätszentrale und der geschäftsführenden Verwaltung des Dokumentenbüros auf Antrag teilnehmen (7).

Der Generalsekretär der UIC vertritt als Beauftragter des Geschäftsführenden Ausschusses diesen gegenüber der geschäftsführenden Verwaltung des Büros und gegenüber dem fachtechnischen Ausschuß. Er ist, wie beim Dokumentenbüro, in dieser ihm delegierten Leitungsbefugnis berufen, Weisungen zu erteilen; auf seinen Antrag hin sind Entscheidungen des Filmbüros dem Geschäftsführenden Ausschuß zur Prüfung zu unterbreiten (8). Gleichzeitig ist der Generalsekretär Verbindungsglied zu den übrigen Organen der UIC. In finanzieller Hinsicht ist das Filmbüro ebenso wie das Dokumentenbüro dem Generalsekretariat angeschlossen (9). In allen diesen Beziehungen findet die Abhängigkeit des Filmbüros von der UIC und ihren leitenden Organen, gleichwie bei dem ihm institutionell ähnlichen Dokumentenbüro, ihren prägnanten Ausdruck.

An den Arbeiten des Filmbüros nehmen teil (10) (11):

-
- (4) Art.3 der Geschäftsordnung (GO) des BFC. Sie stellt dem Präsidenten des Büros ein Sekretariat zur Erledigung der Verwaltungsarbeiten zur Verfügung; Art.4 der GO des BFC
 - (5) vgl. ZUIC 1960, S.331
 - (6) Art.3 Abs.V der GO des BFC. Auch diese Verwaltungen, die im einzelnen im Anhang, Anl.IV, aufgeführt sind, werden vom Geschäftsführenden Ausschuß bestimmt.
 - (7) Art.3 Abs.VI der GO des BFC
 - (8) Art.3 Abs.VII der GO des BFC
 - (9) Art.5 der GO des BFC. Die Rechnungslegung des Büros wird jährlich von zwei vom Geschäftsführenden Ausschuß zu bestimmenden Verwaltungen überprüft. Art.6 GO des BFC
 - (10) Art.2 der GO des BFC; vgl. die ähnl. Regelung in Art.2 der Satzung des BDC
 - (11) Die Teilnahme endet durch Beendigung der Mitgliedschaft in der UIC und für angeschlossene Verwaltungen durch Kündigung oder Ausschluß - Art.7 der GO des BFC

- Alle Mitgliedsverwaltungen, angeschlossene Verwaltungen und teilnehmenden Verbände der UIC als Mitglieder;
- sonstige Eisenbahnverwaltungen, Verkehrsunternehmen und internationale Organisationen als angeschlossene Verwaltungen.

c) Aufgaben des Filmbüros (12) sind die Förderung des Erfahrungsaustausches und die Pflege der Zusammenarbeit der Eisenbahnen im Filmwesen zu Werbe-, Informations- und Ausbildungszwecken.

4. DIE AUFGABEN UND DIE WIRKUNGSWEISE DES VERBANDES

A. Aufgaben und Zuständigkeiten der UIC

1. Allgemeines

a) Unter den Aufgaben eines Verbandes ist der gemeinsame Zweck, der von den Mitgliedern durch den Zusammenschluß erreicht werden soll, zu verstehen. Zweck und Aufgaben eines Verbandes sind also identisch und unterscheiden sich nur dadurch, daß die Bezeichnung "Zweck" denselben Komplex von den Mitgliedern her sieht, während sich die Bezeichnung "Aufgaben" auf die Blickrichtung des Verbandes als abstrakter Körperschaft bezieht.

Jeder Zusammenschluß einzelner, seien es Personen, seien es Körperschaften, also bereits entstandene Vereinigungen von Individuen, erfolgt final, um in der Stärke der Gemeinschaft zu erreichen, was der Einzelne gar nicht oder nur unter Überwindung großer Schwierigkeiten erreichen könnte (1). Ein Zusammenschluß erfolgt also nicht um seiner selbst willen, sondern in der Vorstellung, ein gemeinsames Ziel zu erreichen. Dieser Zweck ergibt sich aus dem Willen der den Zusammenschluß betreibenden Glieder, die von der Vorstellung geleitet sind, diesen Zweck zu erreichen. Zweckbestimmung bzw. Aufgabenbereich folgen daher aus der Satzung des Zusammenschlusses und gehören notwendigerweise zu deren Inhalt (2). Ferner können hierüber der Name der Vereinigung oder auch deren Betätigung selbst Auskunft geben (3).

b) Der Verbandszweck des Internationalen Eisenbahnverbandes wird in erster

(12) Art. 1 der GO des BFC

(1) Staudinger, Komm. z. BGB, Band 1, Anm. III 1 zu § 21 BGB

(2) Staudinger, aaO., Anm. III 2 zu § 21 BGB

(3) Diese Erkenntnisquelle ist von Bedeutung, wenn die satzungsmäßige Festlegung unvollkommen ist oder wenn sich der Zweck gewandelt hat

Linie aus der Satzung evident; der Verbandsname gibt nur unvollkommen Auskunft, denn er besagt nichts anderes, als daß es sich um einen internationalen Zusammenschluß von Eisenbahnen handelt.

Artikel 1 der Verbandssatzung (4) stellt den Zweck des Zusammenschlusses fest. Nach dieser Vorschrift sind der UIC von den Mitgliedern zur Zeit drei Aufgaben gestellt. Sie soll

- die Bedingungen für Anlage und Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr verbessern und vereinheitlichen;
- eine koordinierte Zusammenarbeit der internationalen Vereinigungen der Eisenbahnen gewährleisten und
- die Belange und Interessen der Mitgliedsverwaltungen nach außen hin vertreten.

Demgemäß erscheint der Verband als "Arbeitsorgan", "Koordinierungsorgan" und "Vertretungsorgan" der Mitgliedsbahnen.

c) Die Verbesserung des internationalen Verkehrs ist in der Verbandsgeschichte die erste Aufgabe (5); erst im Jahre 1950 wurden die beiden anderen Tätigkeitsbereiche in der Satzung verankert (6), nachdem infolge der Nachkriegsentwicklung auch derartige Fragen an die UIC herangetragen wurden. Durch diese Entwicklung hatte sich insbesondere die Art der die Eisenbahnen betreffenden Probleme geändert (7). So ist diese Periode gekennzeichnet durch die Fortschritte der Technik und der technischen Wissenschaften und, als Folge hiervon, durch eine Änderung der wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten (8). Die Zweckbestimmung der UIC mußte dieser Entwicklung angepaßt werden. In engem Zusammenhang mit diesen Erweiterungen des Aufgabenbereiches des Verbandes steht demgemäß auch der bereits erwähnte Ausbau der institutionellen Struktur. In einem Forschungs- und Versuchsamt sucht man die Technik des Eisenbahnwesens zu vervollkommen (9), eine In-

(4) UIC-Merkblatt A 1

(5) Von der Gründung bis 1950 bestand hierin der alleinige Verbandszweck; vgl. Satzung 1928 bei Wolf, S.71 ff.

(6) Neufassung der Satzung in der 8. Generalversammlung (6. Ausgabe des UIC-Merkblattes A 1); vgl. ZUIC 1950, S.546

(7) vgl. zum folgenden Tuja, aaO., S.481

(8) Insbesondere hatte sich die Wettbewerbslage im Verkehrswesen verändert; die Eisenbahnen hatten ihr faktisches Verkehrsmonopol zugunsten der Konkurrenten verloren

(9) daher wurde der technische Ausschuß aufgliedert; vgl. oben S.74 f.

formationszentrale soll der Eisenbahnwerbung Wirksamkeit verleihen, eine Wirtschaftsabteilung des Generalsekretariates befaßt sich mit den Fragen der Verkehrs- und Eisenbahnwirtschaft (10). In Zusammenarbeit mit den entsprechenden Regierungsorganisationen sucht die UIC im Sinne ihrer dritten Aufgabe die Belange der Mitgliedsbahnen zu vertreten und deren Interesse zu wahren, umgekehrt ist sie fachliche Beraterin dieser Gremien. Parallel zu dieser Entwicklung wurde die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen der Eisenbahnen verstärkt. Im Rahmen der Koordination wurden fast alle derartigen Zusammenschlüsse durch vertragliche Bindungen zu einem konzernähnlichen Gebilde zusammengefaßt, dessen Haupt die UIC ist. Die "konzernleitende" Tätigkeit des Internationalen Eisenbahnverbandes in diesen Beziehungen zu den teilnehmenden, aber auch den angeschlossenen Organisationen findet ihren satzungsmäßigen Niederschlag in der Koordinationsaufgabe.

2. Verbandszuständigkeiten:

Fragen der allgemeinen und der beschränkten Anwendung

a) Dieser Entwicklungsprozeß mit seinen institutionellen Reformen führte aber nicht nur zu einer Abänderung und Erweiterung der Zweckbestimmung des Zusammenschlusses, sondern auch zu einer Änderung der Fragestellung. Die Nachkriegszeit wird nämlich auch durch die Neugründung spezifischer Regierungsorganisationen und eine damit verbundene Annäherung bestimmter Ländergruppen gekennzeichnet (11). Eine fortschreitende Integrierung eines Teils des Kontinents brachte dann den Aufbau der europäischen Gemeinschaften (12), die jeweils die bekannten sechs Länder umfassen (13). Eine derartige Verbindung und die verstärkte Zusammenarbeit der betreffenden Länder zeigte naturgemäß Auswirkungen auf das Eisenbahnwesen. Bestimmte Probleme und Fragenkomplexe stellten sich nun allein einem eng gefaßten Kreis von Mitgliedbahnen, sie lokalisierten sich geographisch (14). Der Aufgabenkreis der UIC bildete sich daher nach dem Zweiten Weltkrieg in doppelter Weise fort:

(10) darunter auch der Verkehrskoordination

(11) besonders wichtig waren für das Eisenbahnwesen und damit die UIC die Schaffung des europ. Wirtschaftsraumes OEEC und der europ. Verkehrsministerkonferenz CEMT.

(12) Montanunion, später Euratom und Wirtschaftsgemeinschaft

(13) Auch die europ. Freihandelszone - EFTA - sei erwähnt

(14) Tuja, aaO., S.481

Zum einen führten die genannten Erweiterungen dazu, daß sich der Verband nunmehr mit allen Fragen von gemeinsamem Interesse befaßte, seine Tätigkeit beschränkte sich also nicht mehr auf die Probleme des internationalen Verkehrs, sondern die UIC wurde für alle Fragen zuständig, vor die sich (15) sämtliche Mitglieder (16) gestellt sahen.

Zum anderen ergaben sich aus der verstärkten Zusammenarbeit verschiedener Ländergruppen Fragenbereiche, die nur einzelne Mitgliederverwaltungen, deren Länder in den betreffenden Regierungsorganisationen teilnahmen, erfaßten. Einzelne Aufgabenbereiche waren ferner schon auf Grund technischer Gegebenheiten auf wenige Bahnen beschränkt. Aber auch in diesen Fällen handelte es sich um gemeinsame Aufgaben, deren Lösung im Rahmen des Verbandes wünschenswert war (17).

Diese quantitativen und qualitativen Änderungen der Aufgabenstruktur fanden ihren Niederschlag in der Aufteilung der Verbandskompetenzen. Die UIC beschäftigte sich nunmehr sowohl mit den Problemen, die sich in gleicher oder ähnlicher Form allen Verwaltungen stellen, den sogenannten "gemeinsamen Fragen der allgemeinen Anwendung" (18) als auch mit den nur bestimmte Verwaltungen interessierenden Problemen, den "gemeinsamen Fragen der beschränkten Anwendung" (19).

b) Die verschiedenartige Natur der beiden Gruppen hat demgemäß Abweichungen in dem Behandlungsmodus vor den Verbandsorganen zur Folge. Das Verfahren zur Behandlung der Fragen allgemeiner Anwendung ist im Gegensatz zu dem der Fragen beschränkter Anwendung förmlich ausgestaltet und in besonderen Verfahrensvorschriften geregelt, da die Lösung jener Probleme wegen des gemeinsamen Interesses nicht einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben kann, andererseits aber auch die Belange jeder Verwaltung berücksichtigt werden müssen. Die Fragen der allgemeinen Anwendung sind daher grundsätzlich im Rahmen eines noch zu erläuternden Beschlußverfahrens zu behandeln, die Lösungen finden ihren Niederschlag in den Entscheidungen

(15) mit geringen Abweichungen in Form und Intensität

(16) oder wenigstens eine Mehrzahl von ihnen

(17) Probleme, die sich nur einer Verwaltung stellen, löst diese ohnehin allein. Gerade dann aber, wenn kleinere Verwaltungen beteiligt sind, ist ein gemeinsames Arbeiten über Netzgrenzen hinweg im Rahmen des Verbandes von Vorteil

(18) Art. 2 Ziff. 1 der Satzung

(19) Art. 2 Ziff. 2 der Satzung

des Verbandes, den "Beschlüssen" und "Empfehlungen", die sich an alle Mitglieder richten. Da die Lösung dieser Fragen Aufgabe des Verbandes ist, stehen die entsprechenden Verfahrensregeln in Zusammenhang mit dessen institutionellem Aufbau. Nach der Untersuchung der Probleme in den Studienorganen wird von den leitenden Organen auf Grund der dort erarbeiteten Vorschläge eine für den Verband optimale Lösung beschlossen, dieser haben die Mitglieder zu folgen.

c) Die Behandlung der Fragen beschränkter Anwendung kann wegen deren besonderer Natur einfacher und freier gestaltet sein (20). So sollen diese Fragen von den interessierten Verwaltungen tunlichst selbständig gelöst werden, ohne daß in jedem Fall der Verband bemüht wird (21). Das braucht nur zu geschehen, wenn es sich um Fragen handelt, die von besonderer Wichtigkeit im internationalen Bereich sind und Auswirkungen auf das Eisenbahnwesen insgesamt haben können. Gleiches gilt, wenn derartige Fragen von Bedeutung im Verhältnis zwischen der UIC und den staatlichen Organisationen sind (22). Auch in diesen Fällen wird die Angelegenheit jedoch nur von den beteiligten Verwaltungen bearbeitet (23). Maßnahmen der beschränkten Anwendung können aber trotz der Umgrenzung Wirkungen über den Kreis der beteiligten Verwaltungen hinaus zeigen. Um in solchen Fällen Kenntnis und allfällige Mitarbeit des Verbandes zu gewährleisten, sollen die beteiligten Verwaltungen diesen durch den Generalsekretär über alle Maßnahmen in Fragen beschränkter Anwendung unterrichten (24). Gleiches gilt für derartige Fragen, die für das Eisenbahnwesen allgemein von Interesse sind (25) (26). Bei einer Vertretung nach außen hin arbeitet die UIC dann durch ihren Generalsekretär mit den beteiligten Verwaltungen zusammen.

(20) Besondere Verfahrensvorschriften sieht die Satzung - Art. 55 - nicht vor, die einschl. Regeln sind in den "Erläuterungen zu den gemeinsamen Fragen der beschränkten Anwendung", UIC-Merkblatt A 28, enthalten.

(21) Dieser soll sich nur damit befassen, wenn die betr. Verwaltungen es für tunlich halten; Art. 2 Ziff. 2 der Satzung und Art. 3 Ziff. 7 der Erläuterungen

(22) Art. 3 Ziff. 1 der Erläuterungen

(23) Art. 55 Satzung und Art. 2 der Erläuterungen

(24) Art. 3 Ziff. 3 der Erläuterungen. Für die wichtige Funktion des Generalsekretärs vgl. auch Art. 3 Ziff. 6 der Erläuterungen

(25) Art. 3 Ziff. 4. Sie können zu Fragen allg. Anwendung werden

(26) Zur Elastizität des Verfahrens s. Art. 3 Ziff. 5 der Erläuterungen

Sollten sich nicht beteiligte Verwaltungen durch Maßnahmen in Fragen beschränkter Anwendung in ihren Interessen betroffen sehen oder könnten Interessen des Verbandes diesen entgegenstehen, so wird der Interessenkonflikt dadurch beseitigt, daß sich der Verband mit der Frage befaßt (27). Die leitenden Organe, insbesondere der Vorstand, dem die Behandlung der Fragen beschränkter Anwendung für die UIC obliegt (28), befindet dann im Rahmen seiner Befugnisse über den Fall und sorgt für den Ausgleich möglicher Gegensätze. Aus der Forderung, die Fragen beschränkter Anwendung der Behandlung durch die Beteiligten zu überlassen, ergibt sich die Bestimmung, diese im Vorstand nur dann zu behandeln, wenn die in diesem Organ nicht vertretenen beteiligten Verwaltungen teilnehmen (29). Im übrigen gelten in diesen Fällen die allfälligen Verfahrensvorschriften für die Behandlung der Fragen allgemeiner Anwendung entsprechend.

3. Aufgaben im internationalen Verkehr

a) Erste Aufgabe des Verbandes ist die Verbesserung und Vereinheitlichung der Bedingungen für Anlage und Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr. In gemeinsamer Arbeit der Mitglieder sollen hier Lösungen gefunden werden für alle Fragen, die sich aus der Tatsache ergeben, daß der Eisenbahnverkehr nicht auf das Gebiet bestimmter Länder beschränkt ist, sondern seit seinen Anfängen die Tendenz zeigt, jene für ihn unnatürlichen Grenzen zu überwinden. Das Bestreben der Verwaltungen geht dahin, den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen. Grundforderung dafür ist, daß dieser Verkehr überall nach den gleichen Bedingungen abgewickelt wird. Das bedeutet in erster Linie, daß alle technischen Vorrichtungen und Anlagen geschaffen werden, um betrieblich die Möglichkeiten für eine durchgehende Beförderung von Personen und Sachen zu bieten. Durch die Zusammenarbeit der Verbandsmitglieder sollen alle der Erreichung dieses Ziels hinderlichen Einrichtungen beseitigt und das bewegliche und unbewegliche Material, soweit erforderlich und möglich, einheitlich gestaltet werden.

Weiterhin fallen in diesen Bereich alle Bestrebungen, eine internationale Tarifierung zu schaffen und durch Steigerung der Produktivität sowie großzügige Modernisierung und durch Anpassung an die wirtschaftliche Lage auch im internationalen Bereich die Betriebskosten zu senken, um die Rentabilität

(27) Hier wird der Antragsgrundsatz durchbrochen

(28) Art. 19 Abs. II der Verbandssatzung

(29) Sie verfügen über beratende Stimme; Art. 19 der Satzung

der Eisenbahnen wiederherzustellen und zu sichern. Durch die Erhöhung der technischen Leistungsfähigkeit bei Senkung der Selbstkosten wird so nicht nur der durchgehende Verkehr, sondern auch der Verkehr auf den Binnennetzen der Verwaltungen gefördert. Die internationale Zusammenarbeit trägt damit auch im nationalen Rahmen Frucht und hilft hier mit, die Stellung der Eisenbahn als des ältesten der modernen Transportmittel im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern zu festigen.

Folglich ist es vornehmste Aufgabe des Verbandes, die Zusammenarbeit der Mitglieder in der Verkehrsabwicklung zu fördern (30). Mußte sich diese Forderung schon den Gründerverwaltungen stellen (31), als nach dem I. Weltkrieg das Gleichgewicht des Verkehrs gestört wurde, so eröffnete sich hier nach dem II. Weltkrieg ein noch größeres Aufgabenfeld, als zum ersten Mal Möglichkeiten zur Beseitigung der Schwierigkeiten sichtbar wurden, die im Grunde daraus erwachsen, daß in Europa mit seinem für moderne Verkehrsmittel kleinen Raum eine relativ große Zahl souveräner Staaten existiert (32). Ein überstaatlich-kontinentales Verkehrsdenken konnte hier kaum erwartet werden, jede gedeihliche Zusammenarbeit war erschwert. Das Näherrücken der Staaten und Völker im europäischen Kernland des Verbandes nach den Wirren des Krieges eröffnete hier ungeahnte Möglichkeiten, die ihren Niederschlag in zahlreichen Lösungen beschränkter Anwendung fanden. In diesem Raum führte die Verbandsarbeit zu besonderen Erfolgen.

Es sei jedoch angesichts dieser zur Zeit besonders günstigen Bedingungen zur Zusammenarbeit noch einmal darauf hingewiesen, daß sich der Tätigkeitsbereich des Verbandes keineswegs auf den west-europäischen Raum allein richtet und richten darf. In besonderem Maße obliegt vielmehr der UIC auch die Pflege der Beziehungen zu überseeischen Ländern und zu den Ostblockstaaten, die in der Parallelorganisation "OSShD" zusammengeschlossen sind. Hier ist ein Aufgabenfeld eröffnet, in dem sich die verbindende Kraft des Schienen-

(30) Diese Aufgabe bezieht sich auf das Verhältnis der Mitglieder zueinander und unterscheidet sich so von anderen Aufgaben.

(31) Harrand, aaO., S.19

(32) Sie neigten in der Vergangenheit dazu, sich voneinander abzuschließen und die Selbständigkeit ihrer Bahnen so auszubauen, daß es dem intern. Verkehr nachteilig sein mußte. Es darf insoweit auf die Parallelität der Probleme verwiesen werden, vor die sich in Deutschland schon der VDEV gestellt sah. Sollte hier aber eine landeseinheitliche Verwaltung geschaffen werden, so ist es nicht Aufgabe der UIC, in einer von ihr aufzubauenden Einheitsverwaltung aufzugehen. Vgl. Harrand, S.27

stranges bewähren kann. Gerade die UIC mit ihrer langjährigen Erfahrung in der internationalen Zusammenarbeit bietet in Erfüllung ihrer ersten Aufgabe die Voraussetzungen, um die Verkehrsbeziehungen zwischen den europäischen und außereuropäischen Ländern und Unternehmen optimal zu gestalten (33) (34).

Bei aller Zusammenarbeit und vornehmlich gegenüber einer schematischen internationalen Vereinheitlichung muß aber die Unabhängigkeit und Selbständigkeit aller Mitglieder garantiert bleiben; die gemeinschaftliche Tätigkeit im Verband kann nur auf deren freiwilliger Mitarbeit basieren (35). Entscheidungen des Verbandes, die die Mitglieder binden, können daher nur unter ganz bestimmten (36) Bedingungen getroffen werden (37).

In diesem Rahmen erfüllt die UIC als gemeinsames Arbeitsorgan ihre Mission; Diskussionsforum und "Clearing-House" (38) zu sein und als Studienorgan alle Fragen des Eisenbahnwesens zu untersuchen und zu lösen, aber auch internationaler Interessenverband der Eisenbahnen und damit "internationale Eisenbahngesamtheit", wie Tuja es ausdrückt (39).

b) Es erscheint wichtig, an dieser Stelle kurz auf die Leistungen einzugehen, die der "UIC-Konzern" (40) auf den verschiedenen Sachgebieten zu den Fragen der allgemeinen und der beschränkten Anwendung erbracht hat. Diese Arbeiten haben, soweit sie sich auf erstere beziehen, ihren Niederschlag in den "Beschlüssen" und "Empfehlungen" gefunden, die fast alle Sachgebiete des Eisenbahnwesens zum Inhalt haben (41). Die Lösungen der beschränkten Anwendung, die nur eine begrenzte Zahl von Mitgliedern betreffen, führten

(33) Harrand, ebenda, S.27

(34) Es ist selbstverständlich, daß dieses Ziel nur in einer harmonischen, "konföderativen" Zusammenarbeit erreicht werden kann.

(35) Vgl. ZUIC 1953, S.98

(36) Im einzelnen sind diese noch darzustellen.

(37) Insbesondere ist die Enthaltung von allen politischen Bestrebungen erforderlich, so daß sich die UIC wie bisher auf eine rein fachliche Tätigkeit zu beschränken hat

(38) Haustein, IR, aaO., S.74

(39) aaO., S.486

(40) Es soll hier nicht zwischen Arbeiten der UIC und denen ihrer Hilfsorganisationen, wie der Ämter etc. unterschieden werden, auch die zeitliche Reihenfolge der Arbeiten bleibt unberücksichtigt.

(41) Die Beschlüsse und Empfehlungen werden als Merkblätter des UIC-Kodex

hingegen häufig zur Gründung neuer Eisenbahnorganisationen (42), mit denen die UIC sachlich und persönlich besonders eng verbunden ist (43) (44).

Von den Arbeiten im Bereich der allgemeinen Anwendung, der Tätigkeitsdomäne der Arbeitsausschüsse des Verbandes und der Ämter, Büros und Zentralstellen, seien nur folgende kurz gestreift:

Im Personenverkehr konnte die Zahl der Wagenklassen in fast allen europäischen Ländern auf zwei vermindert werden (45). Gleichzeitig wurden Richtlinien für die Beschleunigung der Beförderung ausgearbeitet. Von Bedeutung im Hinblick auf die Lage der Eisenbahnen sind Studien über den Wettbewerb gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr.

Auch der Güterverkehr konnte verbessert werden (45a). Zugförderung und Wagenumlauf wurden beschleunigt, nicht zuletzt auch die Wagenbehandlung durch eine einheitliche Kennzeichnung der Wagen aller Verwaltungen (46), die Privatwagenbeförderung wurde neu geregelt, der Haus-Haus-Verkehr verbessert. An wichtigen Problemen beschäftigt zur Zeit die Standardisierung der Behälter, der Aufbau eines gemeinschaftlichen Ladeplattenbetriebes (47) und eines Güterschnellverkehrsnetzes (TEEM) die UIC. Bedeutungsvoll sind die Bemühungen um gemeinsame internationale Tarife und die systematische Zusammenfassung aller internationalen Beförderungsbedingungen (48). Ein europäischer Stückguttarif und ein Expreßguttarif waren erste Früchte dieser Arbeit, ein Transittarif wird folgen (49). Auch haben die meisten Verwal-

gesammelt. Dieses Werk mit seinen zwölf Bänden dürfte das umfassendste Vorschriftenwerk des int. Eisenbahnwesens sein. Es enthält auch die statutarischen und reglementarischen Bestimmungen (Merkblätter der Serie "A").

(42) Sie werden im III. Teil der Studie besonders erwähnt

(43) Sie gehören ebenfalls in den Rahmen der "Eisenbahngesamtheit" der UIC

(44) Die folgenden Ausführungen sind auf Tuja, aaO., S. 483, gestützt.

(45) Sie führt zur Vereinfachung des Betriebsdienstes und damit zur Senkung der Selbstkosten

(45a) s. dazu auch ZUIC 1962, S. 261 ff.

(46) Das einheitl. Bezeichnungssystem wird ab 1.1.1963 in Zusammenarbeit mit der OSshD (vgl. ZUIC 1962, 281) eingeführt

(47) Zur Schaffung dieses "Europ. Palettenpools" arbeiten UIC und Regierungsorganisationen eng zusammen.

(48) Der Tarifbruch an der Netzgrenze soll zugunsten eines einheitlichen, in Zonen geteilten Tarifgebietes aufgegeben werden.

(49) Die Arbeiten am Transittarif sind praktisch abgeschlossen; vgl. ZUIC 1960, S. 333

tungen ein Abkommen über die tarifliche Zusammenarbeit abgeschlossen, um den unfruchtbaren Wettbewerb der nationalen Verwaltungen im internationalen Verkehr zu beenden (50).

Bedeutende Arbeit hat die UIC schließlich auf technischem Gebiet geleistet, besonders durch ihr Forschungs- und Versuchsamt. Einheitliche Lieferbedingungen für Fahrzeuge, Planung einer freizügigen Austauschbarkeit von Bau- und Ersatzteilen, Vereinheitlichung der Bremssysteme, erhöhter Komfort der Reisezugwagen (51) und schließlich Konstruktion und Fertigung der Standard-Güterwagen sind Marksteine der bisherigen Erfolge; die Vereinheitlichung der Reisezugwagen wird folgen (52).

Für den Betriebsdienst wurden die Zugförderungs- und Oberbauvorschriften einander angeglichen, um die Grundlagen für eine Verbesserung des Verkehrs zu schaffen (53). Ein einheitliches Signalsystem wird in Zukunft die Sicherheit des Betriebs gewährleisten. Erwähnt seien schließlich die Arbeiten der UIC und der Regierungsgremien für die Sicherung der schienengleichen Wegeübergänge.

Im Bereich der allgemeinen Fragen verdienen die Untersuchungen der UIC über die Koordinierung des Verkehrswesens sowie über die Lage der Eisenbahnen Beachtung (54). Der letztere Fragenkomplex ist im Hinblick auf die schwierige Situation der Mitgliedsbahnen von besonderer Bedeutung (55). Untersuchungen wirtschaftlicher und verkehrswirtschaftlicher Natur sowie Studien zu Organisations- und Rationalisierungsproblemen runden das Bild ab, doch wird auch hier wie überhaupt auf dem Gebiet der allgemeinen Anwendung evident, welch großes Tätigkeitsfeld der UIC noch gestellt ist.

(50) Sonst ist jede Verwaltung bestrebt, Güter möglichst lange auf eigenen Strecken zu befördern.

(51) Die "Holzklasse" wurde durchweg durch die "Polsterklasse" ersetzt.

(52) Auch in der Zugförderung, insbes. der Dieseltraktion, bestehen Vereinheitlichungsbestrebungen.

(53) So kann etwa die Verwendung von Triebfahrzeugen über Netzgrenzen hinaus ermöglicht werden.

(54) Auch hier leistet die UIC Studienarbeit für Regierungsorganisationen, die letztlich wieder ihren Mitgliedern zugute kommen.

(55) In diesen Arbeiten trägt die UIC den Standpunkt ihrer Mitglieder der Öffentlichkeit vor. Vgl. dazu auch den Bericht über die Lage der Eisenbahnen in Europa in ZUIC 1961, S. 244 ff.

Die Verwirklichungen der "beschränkten Anwendung" sind gegenüber zahlreichen Fragen der allgemeinen Anwendung zwar jüngeren Datums, doch ebenso bedeutend, weil hier besonders häufig Neuland betreten werden mußte. Insbesondere sind durch diese Arbeiten zahlreiche neue Zusammenschlüsse und Verbindungen geschaffen worden. Sind sie auch nicht alle direkte Gründungen der UIC, so wurden sie doch durchweg mit deren Hilfe geschaffen und stehen daher zu ihr in enger Verbindung. Alle diese Realisationen beschränkter Anwendung werden auch von der Koordinationsaufgabe der UIC erfaßt.

Zunächst sei die Errichtung eines europäischen Güterwagenparks genannt. Hier führt ein gerader Weg von der technischen Konstruktion europäischer Einheitswagen durch das Forschungs- und Versuchsamt über die Finanzierung des Baues derartiger Wagen durch die "Eurofima" zur Europäischen Güterwagengemeinschaft, in der die beteiligten Verwaltungen das Material gemeinsam benutzen und - durch Verzicht auf Rücksendung der Leerwagen an die Eigentumsverwaltung - den Güterwagenumlauf besonders wirtschaftlich gestalten. An diesem Dreiklang "Forschung- und Versuchsamt - Eurofima - Europ-Güterwagengemeinschaft" ist die UIC maßgebend beteiligt. Ähnlich wichtige Realisationen sind die "Interfrigo", eine der UIC angeschlossene Verwaltung, die den internationalen Thermoswagentransport betreibt, der "Verband der Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen", der im "Europabus-Verkehr" die internationale Personenbeförderung auf der Straße für die Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung durchführt, und schließlich die "Trans-Europ-Express-Organisation", die moderne Schienenschnellverbindungen zwischen den wichtigsten europäischen Städten gestaltet. Eine ähnliche Organisation für den Güterverkehr wurde kürzlich geschaffen(56). Studien über die Lage der europäischen Eisenbahnen runden das Bild ab und zeigen, wie alle diese Verwirklichungen, was in diesem begrenzten Rahmen bisher geleistet wurde; gleichzeitig zeigen sie neue Wege und Möglichkeiten auf.

4. Die Koordinierungsaufgabe

a) Die zweite Aufgabe des Verbandes besteht darin, in der Zusammenarbeit mit den übrigen privatrechtlichen Zusammenschlüssen der Eisenbahnen für eine einheitliche Ausrichtung der Tätigkeit dieser Organisationen zu sorgen (57).

(56) Alle diese Organisationen und Aktionsgemeinschaften werden im Teil III der Studie noch behandelt werden.

(57) Art.1 Ziff.2 der Verbandssatzung. Selbstverständlich umfaßt der Begriff "Koordinierungsaufgabe" i. w. S. die planvolle Ausrichtung der Tätigkeits-

Zu diesem Zweck wurde mit fünf nichtstaatlichen Eisenbahnverbänden, nämlich

- dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee,
 - der europäischen Güterzug-Fahrplan-Konferenz,
 - dem Internationalen Personen- und Gepäckwagen-Verband,
 - dem Internationalen Güterwagenverband und
 - dem Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen
- am 1. Januar 1951 das "Abkommen zwischen den nichtstaatlichen Eisenbahnverbänden" (58) abgeschlossen (59). Zweck des Abkommens ist es, die Form der planmäßigen Zusammenarbeit zwischen der UIC und den übrigen Verbänden (60) zu fixieren, es verleiht der UIC (61) eine besonders hervorragende Stellung.

Das Abkommen läßt die einzelnen "teilnehmenden Verbände" (62) selbständig bestehen und garantiert ihnen die volle Ausübung ihrer bisherigen Tätigkeit. Diese Organisationen bestehen damit rechtlich weiterhin außerhalb der eigentlichen Verbandsorganisation der UIC (63) - sie werden also nicht ihrer Eigenständigkeit beraubt - und regeln nach wie vor die ihnen von ihren Mitgliedern (64) übertragenen Aufgaben.

Dennoch besteht auf Grund des "Einflußvertrages" vom 1.1.1951 eine "konzernähnliche" Abhängigkeit zwischen ihnen und der UIC, bei der letztere jenen faktisch übergeordnet ist und auf sie einen bestimmten Einfluß ausübt. Diese Einflußnahme wird durch die Koordinierungsaufgabe der UIC umrissen: Sie richtet auf Grund ihrer Bestimmungsmacht (65) die Arbeiten der einzel-

bereiche des Verbandes überhaupt, doch ist hier nur die koordinierte Zusammenarbeit mit den Eisenbahnorganisationen zu behandeln.

(58) UIC-Merkblatt A 18

(59) Es ist am gleichen Tage in Kraft getreten.

(60) Sie behandeln, wie die Namen erkennen lassen, besondere Spezialgebiete des Eisenbahnwesens. Hatten sie in ihren Arbeitsbereichen bisher auch beachtliche Erfolge, so ließ doch ein unkoordiniertes Nebeneinanderwirken Nachteile, insbes.durch Doppelarbeit u. Zersplitterung, befürchten.

(61) Durch die Beteiligung der Leiter der Bahnnetze ist die UIC zur Koordination am besten geeignet; ZUIC 1950, S.546

(62) Art.1 Satz 2 der UIC-Satzung

(63) Art.1 des Abkommens vom 1.1.1951

(64) Diese gehören regelmäßig auch der UIC an

(65) Art.3 des Abkommens vom 1.1.1951

nen Verbände aus und bewirkt so eine nachhaltig koordinierte Tätigkeitsrichtung. Das Verhalten der nichtstaatlichen Zusammenschlüsse der Eisenbahnen wird damit durch ein auf der Basis der Lenkungsgewalt der UIC ausgerichtetes Zusammenwirken geprägt. Ähnlich wie bei derartigen Zusammenschlüssen der Wirtschaft liegt der Grund für diese konzernähnliche Ausgestaltung in der Erhöhung der Aktionsfähigkeit durch die Zusammenarbeit und in der Ausweitung und Verstärkung der "Marktstellung", der Position der Eisenbahnen in der Öffentlichkeit.

Die UIC führt ihre "konzernleitende" Aufgabe gegenüber den teilnehmenden Verbänden auf folgende Weise durch (66): Als kontrollierendes und leitendes Unternehmen des "Konzerns" hat sie die Befugnis, die Behandlung bestimmter Probleme in den jeweils zuständigen Fachorganisationen zu veranlassen; sie hat also ein Direktionsrecht. Weiterhin legt sie auf Grund ihrer Leitungsgewalt die Richtlinien für die Arbeiten der übrigen Verbände fest und bestimmt, mit welchen Fragen sich die teilnehmenden Verbände überhaupt zu beschäftigen haben. In Zusammenhang damit teilt die UIC die zu behandelnden Probleme auf die einzelnen Fachorganisationen auf und garantiert so, daß nicht einzelne Fragen in mehreren Verbänden, womöglich gleichzeitig und mit verschiedenen Lösungen, behandelt werden. Hierin liegt der einschneidendste Eingriff in die Selbständigkeit der einzelnen Verbände (67). Schließlich vertritt die UIC den "Konzern" und damit die teilnehmenden Verbände nach außen hin gegenüber anderen Organisationen, insbesondere gegenüber den staatlichen Zusammenschlüssen (68).

c) Auch in dieser konzernleitenden Tätigkeit (69) ist bestimmendes Organ der UIC in erster Linie der Geschäftsführende Ausschuß (70), doch ist auch die Generalversammlung an der Leitung beteiligt. Der Geschäftsführende Ausschuß

(66) Art. 5 des Abkommens

(67) Das ließ die Vertreter einzelner Verwaltungen befürchten, durch das Abkommen würde nur die Machtbefugnis der UIC auf Kosten der anderen Verbände erweitert; vgl. ZUIC 1950, S. 546

(68) Sie befindet über die Zulassung neuer Verbände, wie es z. B. bei der erst 1950 beigetretenen URF der Fall war.

(69) Wie auch gegenüber Ämtern, Büros und Zentralstellen.

(70) Art. 2 der Erl. zur Koordinierungsaufgabe, UIC-Merkblatt A 25. Die koordinierende Tätigkeit des Geschf. Ausschusses bezügl. der allgem. Verbandsaufgaben - Art. 2 b Ziff. 1 u. 2 der Erl. - wirkt sich naturgemäß auch auf die hier behandelte Koordinationsaufgabe im engeren Sinne aus.

bestimmt über alle Fragen, die der Verband in diesem Bereich zu lösen hat und vertritt als "Konzernvorstand" den Standpunkt des Verbandes gegenüber den teilnehmenden Verbänden. Der Geschäftsführende Ausschuß gibt infolgedessen diesen Anweisungen für ihre Arbeitstätigkeit. Der Generalversammlung obliegt es, über die allgemeine Ausrichtung der gemeinsamen Tätigkeit zu befinden. Dementsprechend ist sie besonders dazu berufen, die Richtlinien für die planmäßige Zusammenarbeit mit den teilnehmenden Verbänden aufzustellen und (71) die Beschlüsse über die Verteilung der Kompetenzen auf die einzelnen Verbände zu fassen (72). Die Generalversammlung kann diese ihre Befugnisse jedoch auf den Geschäftsführenden Ausschuß delegieren. Auf weitere, über die Ausgestaltung des Abhängigkeitsverhältnisses hinausgehende Einzelheiten der Verbindung zwischen UIC und teilnehmenden Verbänden soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden; diese Fragen sind im dritten Teil der Studie im einzelnen zu behandeln.

d) In Zusammenhang mit der Koordinierungsaufgabe des Verbandes und der Leitungsbefugnis gegenüber den teilnehmenden Verbänden stehen auch seine Beziehungen zu der europäischen Reisezug-Fahrplan-Konferenz (73). Sie ähnelt zwar institutionell den teilnehmenden Verbänden, ist aber dem Abkommen vom 1.1.1951 nicht beigetreten und konnte infolge einer andersartigen Struktur (74) auch nicht als teilnehmender Verband behandelt werden.

Durch ein Sonderprotokoll vom 1.1.1951 (75) wird aber die ständige Verbindung zwischen UIC und Fahrplankonferenz gewährleistet (76). Hierdurch erscheint auch die Tätigkeit der Fahrplankonferenz gegenüber derjenigen der UIC abgestimmt (77), wenngleich von einer konzernmäßigen Zusammenfassung in diesem Verhältnis weniger gesprochen werden kann.

(71) entsprechend Art. 5 c des Abkommens vom 1.1.1951

(72) Art. 5 Abs. II des Abkommens vom 1.1.1951

(73) Conférence Européenne des horaires - CEH -

(74) Bei der CEH sind außer den Eisenbahnen, den Schiff- und Luftfahrtgesellschaften auch die Regierungen vertreten; vgl. Haustein, IR, S. 93

(75) UIC-Merkblatt A 19

(76) Auf diese Weise werden insbes. Überschneidungen der jeweiligen Tätigkeitsbereiche vermieden.

(77) Vgl. insbes. Art. 2 b Ziff. 7 des UIC-Merkblattes A 25 über die Form der Zusammenarbeit zwischen beiden Verbänden.

Die Beziehungen der UIC zu den sonstigen nichtstaatlichen Eisenbahnorganisationen, insbesondere zu den Organisationen beschränkter Anwendung, sind ähnlich eng ausgestaltet. Auch hier wird eine Koordination der Tätigkeiten praktiziert, die sich teilweise wiederum in besonderen Abhängigkeitsverhältnissen zeigt. Gerade auf Grund der Identität der beteiligten Verwaltungen in UIC und jenen Organisationen ist hier eine starke Verflechtung zu bemerken (78).

e) Die Zusammenfassung der teilnehmenden Verbände unter der Leitung der UIC wirft die Frage auf, ob es nicht vorteilhafter gewesen wäre, diese Organisationen aufzulösen und sie organisatorisch dem Verband einzugliedern. Durch eine straffe Organisation und zentrale Leitung über die bestehenden Abhängigkeiten hinaus könnte damit die Zahl selbständiger Organisationen vermindert, deren Aktivität aber unter Umständen gestärkt werden (79).

Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß diese Verbände (80) eine gewisse historische Bestandsberechtigung erworben haben. Auch sollte man von einem föderalen Prinzip nur soweit abgehen, als es unumgänglich erscheint und soweit als möglich die Selbständigkeit und Entfaltung eigener Initiative den einzelnen Verbänden belassen. Aus den mitgliedschaftlichen Identitäten folgt ohnehin eine Neigung zu guter Zusammenarbeit in allen diesen Organisationen, zumal der Geschäftsführende Ausschuß der UIC die einheitliche Stellungnahme der einzelnen Mitglieder in den jeweiligen Organisationen kontrollieren kann (81). Daher sind die Bedenken Hausteins (82), des verstorbenen Kenners der Materie, zu teilen, daß durch den Versuch der Konzentration womöglich neue Gebilde geschaffen werden, die nicht nur in einer Übergangszeit langsamer und unwirtschaftlicher arbeiten als eingespielte Organisationen. Auch mit Rücksicht auf die Unparteilichkeit der geschäftsführenden Verwaltungen jener Zusammenschlüsse (83) sah das Büro für gemeinsame Angelegenheiten daher davon ab, Änderungen in der Stellung der teilnehmenden Verbände vorzuschlagen. Es erscheint unter den gegenwärtigen Umständen aus-

(78) Auch hierfür soll auf Teil III verwiesen werden

(79) Insbesondere könnten die Bahnen auch Kosten sparen

(80) Schon auf Grund der Erfahrungen, die sie in den Jahren ihres Bestehens gesammelt haben !

(81) Erläuterungen zur Koordinierungsaufgabe, Art. 2b Ziff. 5 (UIC-Merkblatt

(82) Intern. Organisationen, aaO., S. 38 A 25)

(83) es seien hier nur die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) genannt, die die Geschäfte verschiedener Verbände führen

reichend (84), wenn die UIC in Wahrung ihrer Koordinationsaufgabe als "konzernleitendes Unternehmen" die Tätigkeit der teilnehmenden Verbände ordnend leitet (85).

5. Die Vertretung der Mitgliedsverwaltungen

a) Dritte und letzte Aufgabe des Verbandes ist die einheitliche Vertretung der Mitgliedsverwaltungen nach außen hin in allen sie berührenden gemeinsamen Fragen (86). Damit ist die UIC offizielle Vertreterin ihrer Mitglieder in gemeinsamen Angelegenheiten (87) (88). Die Vertretungsbefugnis stellt sich allerdings nicht als eine Art ausschließlicher rechtsgeschäftlicher Vertretung dar, die die selbständige Handlungsbefugnis der Vertretenen einengen oder aufheben könnte. Es handelt sich vielmehr (89) um die Bevollmächtigung des Verbandes zur Wahrung gemeinsamer Interessen. Die UIC ist als Vereinigung von Unternehmen des gleichen fachlichen Wirtschaftszweiges Interessenverband der Eisenbahnen, also deren Wirtschaftsverband (90). Die Vertretungsaufgabe umfaßt dabei die Förderung der gemeinschaftlichen Interessen der Mitglieder und die Vertretung dieser Interessen in der Öffentlichkeit, gegenüber staatlichen Stellen und anderen Organisationen, aber auch gegenüber anderen Wirtschaftszweigen.

b) Hier stellt sich dem Verband die keineswegs leichte Aufgabe, unter Berücksichtigung der Ansichten aller Verwaltungen bei zahlreichen Institutionen, die sich mit dem Eisenbahnwesen befassen, die Belange seiner Mitglieder zu wahren und die Stellungnahme aus den eigenen Reihen zu allen Fragen zu übermitteln (91). Insbesondere soll der Verband die Verwaltungen in den zahlreichen einschlägigen Zusammenschlüssen der Regierungen, den staatlichen Organisationen, vertreten und umgekehrt seine Mitglieder über

(84) Eine spätere Änderung bei Abwandlung der tatsächlichen Verhältnisse sollte jedoch nicht indiskutabel sein.

(85) Haustein, Intern. Organisationen, ebenda, S.38

(86) Art.1 Ziff.3 der UIC-Satzung

(87) ZUIC 1952, S.123

(88) Diese Aufgabe ist dem Verband gleichzeitig mit der Koordinierungsaufgabe, mit der sie zusammenhängt, übertragen worden.

(89) Das folgt schon aus dem Wortlaut der Satzungsbestimmung des Artikel 1 Ziffer 3

(90) und zwar auf freiwilliger Grundlage !

(91) Vgl. dazu etwa ZUIC 1955, S.67 und 1960, S.284

die Tätigkeit dieser Institutionen informieren (92). In gleicher Weise soll er bei Organisationen anderer Verkehrsträger die Belange der Eisenbahnunternehmen wahren und in fruchtbarer Zusammenarbeit die Konkurrenzprobleme im Sinne einer Harmonisierung des Verhältnisses der Verkehrsträger zueinander zu lösen suchen. Nicht nur hier, sondern auch gegenüber den Regierungen und Verwaltungsunionen hat der Verband die berechtigten Interessen seiner Mitglieder in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht aber auch, wenn notwendig, zu verteidigen. Die Vertretungsaufgabe bezieht sich dabei auf allgemeine Angelegenheiten wie auf die Fragen beschränkter Anwendung (93). Besonders in der Vertretung gegenüber den regierungsseitigen Organisationen und den Staaten selbst erfordert diese Aufgabe ein besonderes Vertrauen, da sie weniger auf Kampfmaßnahmen als auf den Ausgleich der wohlverstandenen Belange der Eisenbahnen gegenüber den Vorrechten jener Institutionen gerichtet ist (94). Die Verbreitung der Ansichten der Eisenbahnen durch eine zentrale Stelle ist gerade deshalb bedeutungsvoll, weil nur so allfälligen Mißverständnissen und Irrtümern begegnet werden kann (95).

Die Vertretung dieser Interessen könnten die einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht selbst wahrnehmen, da sie nicht alle einzeln und gleichzeitig überall anwesend sein können; die Zahl der Institutionen, zu denen Verbindungen aufrechtzuerhalten wären, wäre viel zu groß. Durch den Aufbau eines Interessenverbandes und durch die Übertragung der Vertretungsaufgabe auf diesen wird die Wahrung der eigenen Belange so nicht nur einfacher gestaltet, sondern auch intensiviert, weil eine zentrale Stelle für alle Beteiligten arbeitet und sich mit konzentrierter Kraft den Problemen widmen kann. Dadurch werden nicht nur Kräftezersplitterungen oder Divergenzen vermieden, sondern auch bessere Informationsmöglichkeiten über die externe Sphäre wie über die verschiedenen Meinungen der Vertretenen geschaffen.

Da die Vertretungsaufgabe in Zusammenhang mit der Koordinationsaufgabe steht, umfaßt sie auch die Wahrung der Interessen der teilnehmenden Verbände; sie bewirkt die alleinige, gemeinsame und zentrale Vertretung aller

(92) ZUIC 1956, S. 9

(93) Vgl. Tuja, S. 491

(94) ZUIC 1951, S. 469

(95) ZUIC 1952, S. 235. Eine fehlende Vertretung würde bewirken, daß sich die Eisenbahnen bei Streitfragen schon aus diesem Grund ins Unrecht gesetzt sähen.

nichtstaatlichen Eisenbahnorganisationen nach außen hin durch die UIC (96).

c) Infolge dieser Funktion betrachten umgekehrt die Regierungsorganisationen die UIC als befugte und omnikompetente Vertreterin der Eisenbahnverwaltungen und nehmen sie für Auskünfte und Untersuchungen, die das Eisenbahnwesen betreffen, in Anspruch (97). Sie wenden sich in Fachfragen direkt an die UIC und brauchen sich nicht über einzelne Regierungen informieren zu lassen (98). Durch die fachliche Mitarbeit der UIC in diesen Organisationen wird gleichzeitig ein Gegengewicht gegenüber den auch hier als Konkurrenten auftretenden Organisationen anderer Verkehrsträger geschaffen (99).

d) Die Vertretungsaufgabe wird durch den Generalsekretär wahrgenommen (100). Dieser ist also neben seinen sonstigen Funktionen der maßgebliche persönliche Verfechter der Verbandsinteressen; er untersteht auch hier den Weisungen des Geschäftsführenden Ausschusses. Im Bedarfsfall kann er sich der Mithilfe von Fachkräften aus den Arbeitsorganen oder den teilnehmenden Verbänden bedienen, doch stützt er sich bei dieser Tätigkeit vornehmlich auf das Generalsekretariat. In Vertretung und Interessenwahrung erhalten Stellung und Tätigkeit des Generalsekretärs eine besondere Bedeutung: Durch die ihm obliegende Pflege der auswärtigen Beziehungen wird der Generalsekretär zum äußeren Repräsentanten der UIC und damit der internationalen Gesamtheit der Eisenbahnen.

B. Verfahrensordnung und Wirkungsweise der UIC

1. Willensbildung und Entscheidung

a) Wie im vorangehenden Abschnitt ausgeführt, ist es Aufgabe des Verbandes - insbesondere im Rahmen der Fragen allgemeiner Anwendung - bestimmte Probleme und Fragenkomplexe zu untersuchen und sie einer Lösung zuzuführen. Hierzu wird in einem Prozeß, dessen einzelne Stationen mit den Begriffen "Erkennen", "Beurteilen" und "Handeln" bezeichnet werden können, ein einheitlicher Wille des Verbandes gebildet, der dann in den Schlußfolgerungen einer Lösungsentscheidung niedergelegt wird. Der Gang des Verfahrens

(97) ZUIC 1956, S.336

(98) ZUIC 1956, S.9

(99) ZUIC 1952, S.234

(100) Art.29 der Verbandssatzung

zur Willensbildung und Entscheidung ist etwa folgender:

Zunächst wird die betreffende Frage untersucht und fachlich analysiert. Aus der hieraus folgenden genauen Kenntnis des Problems heraus kann dann in einer Beratung dessen Lösung gesucht werden. Auf Grund der Schlußfolgerung wird schließlich mittels einer Abstimmung in dem betreffenden entscheidungsbefugten Verbandsorgan der einheitliche Verbandswille gebildet und festgestellt (1). Dabei hängt es von den jeweiligen statutarischen Bestimmungen ab, ob die einstimmige EntschlieÙung aller Mitglieder gefordert oder ob der Entscheid einer Mehrheit als genügend legitimierte Darlegung des Verbandswillens betrachtet wird. Die Entscheidung, die wieder verschiedener Natur sein kann, wird schließlich, zumindest verbandsintern, veröffentlicht und schließt so die Behandlung der betreffenden Frage ab.

b) Oberstes Ordnungsprinzip für das Arbeitsverfahren der UIC sind dessen größtmögliche Vereinfachung und die Verringerung der Zahl der an der Durchführung beteiligten Arbeitsinstanzen (2). Unter Beachtung dieser Grundsätze beschäftigt sich zunächst der Geschäftsführende Ausschuß als leitendes Verbandsorgan mit allen "wichtigen Fragen allgemeinen Charakters", die in Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen (3). Gelangt er (4) bereits zu einer Lösung, so trifft er im Rahmen seiner Zuständigkeit eine Entscheidung (5). Diese gibt den Willen des Verbandes wieder und hat dementsprechende Auswirkungen für die Mitglieder.

Kann die betreffende Frage nicht bereits vom Vorstand entschieden werden, weil eine Untersuchung durch Fachleute notwendig wird, oder handelt es sich um eine Frage minder wichtigen Ranges, so sorgt der Geschäftsführende Ausschuß auf Grund seiner Weisungsbefugnis (6) dafür, daß die Frage in das Arbeits-

-
- (1) Bei der Entscheidung handelt es sich also immer um die Manifestation des Verbandswillens selbst, nicht um die Verkörperung des Willens der an der Beschlußfassung beteiligten einzelnen Mitglieder; vgl. Enneccerus-Nipperdey, § 149 IV.
 - (2) Vgl. Art. 9 a der Geschäftsordnung der Ausschüsse, UIC-Merkblatt A 14
 - (3) Art. 19 Abs. II der Verbandssatzung, vgl. schon oben Abschnitt 3, B c II a
 - (4) gegebenenfalls mit Hilfe einer aus besonders qualifizierten Persönlichkeiten ad hoc gebildeten Arbeitsgruppe
 - (5) Art. 19 Abs. I in Verb. mit Art. 16 Abs. V der Satzung
 - (6) Art. 19 Abs. IV der Verbandssatzung

programm eines Arbeitsorgans, vornehmlich eines der Ausschüsse, aufgenommen und von diesem untersucht wird. Zur Vereinfachung des Verfahrens wird dabei bereits festgelegt, ob der Ausschuß die betreffende Frage abschließend erledigen kann oder ob sie wegen ihrer Wichtigkeit dem Geschäftsführenden Ausschuß vorzulegen ist. Die Arbeitsorgane behandeln die Frage dann in einem nachstehend beschriebenen Verfahren (7). Ihre Untersuchung kann sowohl im Rahmen des gesamten Ausschusses erfolgen als auch zur Vereinfachung in Unterausschüssen und Arbeitsabteilungen (8) (9), die dann die Frage selbständig bearbeiten (10). Über das Ergebnis ihrer Beratungen machen sie dem Ausschuß Mitteilung in einem Bericht (11), der die gefundene Schlussfolgerung enthält und als Grundlage für die Fassung eines UIC-Merkblattes dienen kann (12). Nach besonderen Verfahrensvorschriften werden die Berichte vor der Ausschußsitzung allen Verbandsmitgliedern zugestellt (13). Anhand der Berichte und allfälliger Einwendungen wird die Frage dann gegebenenfalls noch im Ausschuß beraten (14) (15). Bei der nachfolgenden Abstimmung über die Entschließung und deren Rechtsform genügt nach allgemeinen Grundsätzen (16) einfache Mehrheit der anwesenden Stimmen (17) (18).

Die Stimmenzahl der den Ausschüssen angehörenden Verwaltungen ergibt sich aus einer besonderen Aufteilung (19). Alle Verwaltungen eines

- (7) Es ist in der Geschäftsordnung der Ausschüsse, UIC-Merkblatt A 14 (im folgenden abgekürzt: GO) im einzelnen geregelt
- (8) Der organische Aufbau der Unterausschüsse ähnelt dem der Ausschüsse; Art.9 Abs.IV und V GO
- (9) Einzelne Verwaltungen können mit der vorbereitenden Berichterstattung über eine Frage beauftragt werden; Art.2 und 9 Abs.I GO
- (10) vgl. dazu Art.10 GO
- (11) Art.11 GO
- (12) Art.12 GO
- (13) Art.13 ff. GO
- (14) oder in gemeinsamer Sitzung mehrerer Ausschüsse
- (15) Art.17 und 18 GO
- (16) Art.39 der Verbandssatzung
- (17) Stimmenthaltungen und Stimmen nicht interessierter Verwaltungen bleiben unberücksichtigt.
- (18) Entscheidungen nach Art.48 der Satzung erfordern qualifizierte Mehrheit, Art.20 GO
- (19) Art.44 der Satzung, vgl. UIC-Merkblatt A 13 und Anh., Anl.II

Landes (20) verfügen zusammen über eine Stimme zuzüglich einem Fünftel der ihnen in der Generalversammlung zustehenden Stimmen (21). Sind aus einem Land mehrere Verwaltungen vertreten, so verteilen sie die Gesamtstimmzahl untereinander (22). Ist eine Verwaltung in mehreren Ausschüssen vertreten, so verfügt sie bei gemeinsamen Sitzungen dieser Ausschüsse über die Gesamtzahl der Stimmen, die ihr in den einzelnen Ausschüssen zustehen (23) (24).

Kann die betreffende Frage von einem Studienorgan selbst abschließend behandelt werden, so werden zur Vereinfachung des Verfahrens diesem alle notwendigen Vollmachten übertragen (25). Der Arbeitsausschuß kann in einem solchen Fall also selbst auf Grund der ihm delegierten Befugnisse einen endgültigen Beschluß fassen.

Anderenfalls befaßt sich anschließend der Geschäftsführende Ausschuß mit dem Lösungsvorschlag; dabei wird über Einwendungen der Mitgliedsverwaltungen befunden (26). Durch diese Entscheidung des Vorstandes findet die Behandlung der Frage ihren Abschluß, die Entscheidung wird durch ein Merkblatt des UIC-Kodex veröffentlicht (27) (28).

2. Die Beschlüsse des Verbandes

a) Die Willensentscheidungen eines Verbandes können eine verschiedenartige rechtliche Bedeutung haben. So hat man bei der UIC (29) zwei Gruppen zu unterscheiden, die die Mitglieder bindenden Beschlüsse und diejenigen, die deren rechtliche Bindung nicht zur Folge haben. Erstere werden in der Ver-

(20) Die meisten Länder sind allerdings nur einmal vertreten

(21) Jede Verwaltung verfügt also über mindestens 1.1 und höchstens 3.6 Stimmen: eine angemessene Verteilung!

(22) Eine anderweitige Vereinbarung ist zulässig

(23) Art. 45 der Verbandssatzung

(24) Zur Ausübung des Stimmrechts vgl. Art. 19 f. GO

(25) Art. 9 a der GO weist auf diese Möglichkeit besonders hin

(26) vgl. Art. 22 GO

(27) Eine spätere neuerliche Behandlung ist nicht ausgeschlossen

(28) Erfolgt keine Entscheidung, so wird das Arbeitsergebnis in einfacher Form bekanntgemacht; Art. 60 der Satzung

(29) Das ist auch bei den meisten Organisationen, deren Mitglieder verschiedenen Staaten angehören oder sonstwie eine autonome Stellung besitzen, etwa den politischen Zusammenschlüssen, der Fall.

bandssatzung als "verbindliche Beschlüsse" bezeichnet (30), letztere als "Empfehlungen". Die Unterscheidung ist von dem materiellen Inhalt der Entscheidung unabhängig, wenn man von den Beschlüssen über Tarifmaßnahmen absieht (31); alle Sachgebiete können also durch verbindliche Beschlüsse geregelt werden, eine Trennung nach Sachgebieten ist nicht möglich (32).

b) Die verbindlichen Beschlüsse zeichnen sich dadurch aus, daß sie die Bindung aller Mitglieder zum Inhalt haben. Alle Mitgliedsverwaltungen der UIC sind verpflichtet, einen solchen verbindlichen Beschluß auszuführen, wenn sie sich nicht dem Verband gegenüber ungehorsam zeigen und gegebenenfalls die Sanktion des Verbandsausschlusses auf sich ziehen wollen (33). Der verbindliche Beschluß ist also der rechtlich bindende und verpflichtende Befehl des Verbandes an seine Mitglieder, der von diesen trotz ihrer grundsätzlich autonomen Stellung zu befolgen ist. Soweit er sich als einstimmiger Beschluß aller Mitglieder darstellt, würde die Willensrichtung des Verbandes mit der der Mitglieder übereinstimmen; ist er Mehrheitsbeschluß, wie meist bei Verbandsentscheidungen, so wird durch die Majorisierung eine Minderheit mit gegenwärtiger Auffassung unterworfen und muß dem mit dem Mehrheitswillen identischen Verbandswillen Folge leisten, wenn nicht etwa der Gesichtspunkt der Unzumutbarkeit eingreift. Ein verbindlicher Beschluß äußert seine Bindungswirkung insoweit nur gegenüber solchen Mitgliedsverwaltungen (34), von denen seine Anwendung überhaupt erwartet werden kann (35); kein Mitglied kann also gezwungen werden, einen Beschluß durchzuführen, wenn es dem tatsächliche nicht nachkommen kann (36) oder wenn die Bahnaufsichts-

(30) Art.47 der Verbandssatzung

(31) Nach Art.59 der Satzung dürfen den Mitgliedern nicht durch verbindlichen Beschluß Tarifmaßnahmen gegen ihren Willen auferlegt werden.

(32) Es sind also nicht etwa Beschlüsse in technischen Materien grundsätzlich verbindlich, während etwa Beschlüsse kommerziellen Inhalts grundsätzlich unverbindlich wären o. ä. Tatsächlich hat eine große Zahl von Entscheidungen aller Sachgebiete obligatorische Wirkung; vgl. Tuja, aaO., S.483

(33) Art.9 der Verbandssatzung

(34) einschließlich der angeschlossenen Verwaltungen

(35) Art.48 Abs.I der Verbandssatzung

(36) Eine Zumutbarkeitsgrenze könnte etwa aus der Gegenüberstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gegenüber einer beschlossenen Maßnahme folgen. So wäre es unzumutbar, durch Beschluß die Abschaffung der Schmal- und Breitspuren und deren Umnagelung auf Normalspur zu

behörde ihre Zustimmung verweigert. Das Verbot der Auferlegung von Tarifmaßnahmen durch verbindlichen Beschluß wurde bereits erwähnt.

Voraussetzung dafür, daß eine Verbandsentscheidung mit den genannten Bindungswirkungen ausgestattet wird, ist die Einhaltung eines bestimmten Verfahrens. Zunächst ist die Befragung aller Mitgliedsverwaltungen über deren Inhalt erforderlich (37). Diese Befragung kann als besondere Rundfrage im Zuge der Beratung des betreffenden leitenden Organs gestellt werden, sie kann aber auch schon in der Umfrage liegen, auf die sich die Schlußanträge der Ausschüsse beziehen (38), muß dann aber bereits den Hinweis enthalten, daß eine verbindliche Entscheidung geplant sei. Weiters muß der betreffende Schlußantrag ohne grundlegende Änderung genehmigt worden sein. Schließlich muß jede Verwaltung eine Erklärungsfrist von zwei Monaten gehabt haben. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist eine abschließende Befragung notwendig (39).

Die Mitgliedsverwaltungen nehmen auf die Befragung hin zu der geplanten Entscheidung in sachlicher Hinsicht und zu der vorgeschlagenen Bindungswirkung Stellung (40). Anhand der Rückantworten der Mitglieder entscheidet dann der Geschäftsführende Ausschuß darüber, ob der betreffende Beschluß verbindliche Wirkung haben soll (41).

Abgesehen von diesen Voraussetzungen müssen verbindliche Beschlüsse mit

verlangen. Unzulässig wäre ferner ein Verlangen nach Durchführung eines Beschlusses trotz anderer tatsächlicher Verhältnisse, etwa die Einführung des Zwei-Klassen-Systems der Reisezugwagen in einem Land mit anderen sozialen Anschauungen.

(37) Ausgenommen sind Entscheidungen mit administrativem Inhalt, die keine fachliche oder kommerzielle Bedeutung für die Mitglieder haben (Art. 48 I und Art. 57 der Satzung), also Entscheidungen über die Zusammensetzung der Organe etc., ferner Entscheidungen der GV über Änderungen der Satzung und des Abkommens v. 1.1.51 (Art. 31 der Satzung), doch erfordern sie eine Mehrheit von 4/5 der beteiligten Stimmen.

(38) Art. 48 Abs. II der Satzung

(39) Auch zur weiteren Aufklärung kann nach Art. 48 Abs. III eine Umfrage angeordnet werden

(40) Art. 48 Abs. IV der Satzung

(41) Art. 48 Abs. V der Satzung. Es kann zwischen verbindlicher Wirkung für alle und für einen Teil der Mitglieder unterschieden werden.

einer Mehrheit von vier Fünfteln aller (42) Stimmen gefaßt werden (43). Schließlich kann eine Entscheidung dann keine verbindliche Kraft erhalten, wenn dieses Vorhaben den Widerspruch von einem Zehntel aller Stimmen hervorruft, die die Verwaltungen in der Generalversammlung haben (44). Sind jedoch alle erforderlichen Bedingungen erfüllt, so erhält die betreffende Entscheidung verbindliche Wirkung für alle Mitgliedsverwaltungen des Verbandes und ist von diesen entsprechend zu befolgen (45).

Mag auch die subtile Regelung der Voraussetzungen für das Zustandekommen einer verbindlichen Verbandsentscheidung kompliziert erscheinen, so sorgen doch diese Kautelen dafür, daß die Autonomie der Verwaltungen soweit als möglich geachtet wird und daß der Verband gleichwohl die von seinen Mitgliedern übertragenen Aufgaben wirksam lösen kann. Trotz des Prinzips der Mehrheitsentscheidung zeigen die vorgenannten Verfahrensregeln deutlich, daß es weniger auf die Durchsetzung des Mehrheitswillens als auf die harmonische Zusammenarbeit aller Mitgliedsverwaltungen zum gemeinsamen Nutzen ankommt.

c) Die Empfehlungen des Verbandes sind demgegenüber durch das Fehlen einer rechtlichen Bindung der Mitglieder gekennzeichnet. Diesen steht in rechtlicher Hinsicht die Entscheidung frei, ob sie die betreffende Entscheidung des Verbandes befolgen wollen oder nicht (46). Die Empfehlungen haben damit

(42) d.h. der bei Besprechung und Beratung vertretenen Stimmen

(43) Stimmenthaltungen und Stimmen nicht interessierter Verwaltungen werden, wie bei allen Abstimmungen (Art.35 der Satzung) nicht berücksichtigt (Art.49 Ziff.1 der Satzung)

(44) Statt einer Rundfrage können Generalversammlung und Geschäftsführender Ausschuß auch eine besondere Abstimmung vorschreiben (Art.49 Ziff. 2 und Art.50 der Satzung), doch kann auch dann eine Bindungswirkung nur beschlossen werden, wenn nicht etwa ein Zehntel aller Stimmen der Verwaltungen Widerspruch erhebt.

(45) Ist die Durchführung des Beschlusses bei einzelnen Verwaltungen von der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde abhängig, so haben sich die betreffenden Verwaltungen schleunigst um deren Erteilung zu bemühen (Art.51 der Satzung). Wird sie nicht erteilt, so braucht die betreffende Verwaltung den Beschluß nicht durchzuführen. Für alle anderen Verwaltungen behält er jedoch seine bindende Wirkung, wenn nicht das beschlußfassende Organ nunmehr etwas anderes bestimmt.

(46) Art.53 der Satzung

primär den Charakter von Richtlinien, die das Handeln der Verbandsmitglieder in einer bestimmten Angelegenheit leiten sollen.

Die Einhaltung der gegebenen Anweisungen erscheint zwar wünschenswert, soll jedoch keine bindende Verpflichtung dem Verband gegenüber begründen. Weil sich aber auch in den Empfehlungen der Verbandswille äußert, sind seine Mitglieder naturgemäß gehalten, auch Empfehlungen nach Möglichkeit zu beachten (47). Diese Verpflichtung ist in erster Linie moralischer Natur; sie folgt auch der Mitgliedschaft und dem "Ja" zu einem gemeinsamen Arbeiten im Rahmen des Verbandes. Die Erfüllung dieser Verpflichtung ist deshalb nicht erzwingbar, eine Unterlassung kann nicht zu Sanktionen führen (48), doch werden die Mitglieder aus der Forderung nach Zusammenarbeit ihr meist Folge leisten (49). Eine Verpflichtung besteht nur dahingehend, daß dem Generalsekretär bis zu völligen Durchführung über das sachlich Veranlaßte Mitteilung zu machen ist (50). Infolge der fehlenden Bindungswirkung sind besondere Verfahrensvoraussetzungen für die Empfehlungen nicht notwendig (51). Es steht dem Präsidenten des Geschäftsführenden Ausschusses die Befugnis zu (52), den empfehlenden Vorschlag eines Ausschusses zu genehmigen (53). Mit dieser Genehmigung erhält der Lösungsvorschlag seinen Rechtscharakter als empfehlende Entscheidung (54).

Haben somit die Empfehlungen der UIC keine bindende Wirkung, so sind sie

(47) Art. 53 der Satzung

(48) etwa der Verbandsausschluß nach Art. 9 der Satzung

(49) Art. 53 der Satzung

(50) Besteht also keine Ausführungspflicht, so kann doch die Nichtbefolgung der Informationspflicht Folgen haben. Da diese bis zur Durchführung des Beschlusses reicht, macht sie die Folgepflicht wirksamer.

(51) So geht einer derartigen Entscheidung weder eine Umfrage noch eine besondere Abstimmung voraus.

(52) entweder aus eigener Initiative heraus oder auf Antrag im Benehmen mit Ausschußpräsidenten und Generalsekretär

(53) Art. 52 der Verbandssatzung

(54) Soll einer Empfehlung später der Charakter eines verbindlichen Beschlusses gegeben werden, so sind die Verfahrensvoraussetzungen hierfür einzuhalten (Art. 48 Abs. VI der Satzung). Umgekehrt kann einer sachlich genehmigten Entscheidung vorläufig Empfehlungscharakter zuerkannt werden, wenn die Verfahrensvoraussetzungen für einen verbindlichen Beschluß noch nicht erfüllt sind (Art. 48 Abs. IV der Satzung)

doch keineswegs wirkungslos. Sie sind vielmehr geeignet, den Mitgliedsverwaltungen als Anhaltspunkt für die eigene Arbeit zu dienen und sind, auch ohne unmittelbare Durchsetzbarkeit des Verbandswillens, wichtige Mittel, um die Verbandsaufgaben zu erfüllen. Selbst dann, wenn sie einen Notbehelf für den Fall darstellen, daß ein entsprechender verbindlicher Beschluß nicht zustandekommt, wirken sie auf die Verbandsmitglieder, denen an einer guten internationalen Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen ernsthaft gelegen ist.

Anhang: Die Schiedsgerichtsbarkeit des Verbandes

a) Eine große internationale Organisation bietet die Möglichkeit, Streitfragen unter den Mitgliedern zu regeln (55). Oft erlaubt allein ein solches Schiedsgerichtsverfahren die Lösung einer Streitfrage, da es im internationalen Rahmen an einer echten Gerichtsbarkeit gewöhnlich fehlt. Die Verbandsgerichtsbarkeit hat daher oft weitgreifende Befugnisse und einen umfangreichen Tätigkeitsraum.

Zu unterscheiden sind obligatorische und fakultative oder freiwillige Schiedsgerichtsbarkeit. Im ersteren Falle besteht für die Verbandsmitglieder (56) die Verpflichtung, Streitfragen, die sich auf den Aufgabenbereich des Verbandes beziehen, durch diesen entscheiden zu lassen; bei der freiwilligen Schiedsgerichtsbarkeit steht es den Mitgliedern frei, einen Streit außerhalb des Verbandes auszutragen, die Gerichte damit zu befassen oder es zu einer anderweitigen Erledigung kommen zu lassen.

b) Die UIC kennt vornehmlich die freiwillige Schiedsgerichtsbarkeit. Streitende Mitglieder oder angeschlossene Verwaltungen können ihre Streitfragen vor dem Forum des Verbandes (57) austragen, müssen es jedoch nicht (58) (59).

Als Schiedsorgane kommen Arbeitsausschüsse in Betracht, aber auch ein ad hoc aus drei Schiedsrichtern zusammengesetztes Schiedsgericht (60). Streit-

(55) wenn nicht bei gutem Einvernehmen strittige Angelegenheiten von den Parteien allein erledigt werden.

(56) gewöhnlich unter Ausschluß des Rechtsweges

(57) Art. 61 ff. der Verbandssatzung

(58) Art. 61 und Art. 63 Abs. II der Satzung

(59) Eine vertragliche Verpflichtung, die Schiedsgerichtsbarkeit in Anspruch zu nehmen, ist den Mitgliedern unbenommen; Art. 63 Abs. I der Satzung

(60) Art. 62 der Satzung, vgl. auch ZUIC 1960, S. 37

fragen können diesen zur Entscheidung überwiesen werden (61).

c) Allgemeine Regeln für das Schiedsverfahren sind in der Geschäftsordnung der Ausschüsse festgelegt (62); das Verfahren gestaltet sich nach allgemein für gerichtliche Verfahren geltenden Grundsätzen. Die für Rechtskonflikte und Meinungsverschiedenheiten verschiedenen Schiedsgerichtsbarkeitsbedingungen werden im einzelnen vom Unterausschuß für Schieds- und Schlichtungswesen des VIII. Ausschusses ausgearbeitet (63).

Nach Eingang der "Klage" wird der Gegner zur Beantwortung eingeladen und der Streitfall in tatsächlicher Hinsicht durch eine berichterstattende Verwaltung aufgeklärt (64). Dann wird mündlich in einer Ausschußsitzung über den Streitfall verhandelt. Hierbei können die streitenden Parteien teilnehmen (65), um ihre Ansichten vorzutragen. Bei der Beratung und Abstimmung sind sie hingegen nicht anwesend (66). Der Ausschuß als Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit einfacher Mehrheit, wobei (67) jede Verwaltung über eine Stimme verfügt (68). Für einen gültigen Schiedsspruch müssen mindestens zwei Drittel der Ausschußmitglieder vertreten und mindestens sechs von ihnen bei der Abstimmung anwesend sein. Den streitenden Parteien wird schließlich durch die Übermittlung einer Niederschrift von der Entscheidung Kenntnis gegeben (69).

d) Der Wert dieses Schiedsverfahrens liegt darin, daß Streitfragen in einer entspannten Atmosphäre gelöst werden können. Gerade beim freiwilligen Schiedsverfahren ist davon auszugehen, daß die Parteien sich dem Spruch des Schiedsorgans unterwerfen werden. So kann die Schiedsgerichtsbarkeit der UIC dazu beitragen, das Verhältnis der Mitglieder auch bei Streitigkeiten günstig zu gestalten; es sei jedoch erwähnt, daß die Schiedsgerichtsbarkeit in der Praxis bisher keine Rolle gespielt hat.

(61) Der Schiedsspruch wird ohne Mitwirkung leitender Organe gefällt.

(62) Art. 25 bis 32 der GO, UIC-Merkblatt A 4

(63) In ihm sind unter Leitung der SJ die DB, SNCF, FS, ÖBB und PKP beteiligt; vgl. ZUIC 1959, S. 205 und 1960, S. 37

(64) Art. 25 GO

(65) Art. 26 GO

(66) Art. 28 GO. Sie sind auch dann nicht anwesend, wenn sie Ausschußmitglieder sein sollten; Art. 62 der Satzung

(67) abweichend von der allgem. Regel (Art. 44, 45 der Satzung)

(68) bei Stimmengleichheit gibt die vors. Verwaltung den Ausschlag; Art. 30 GO

(69) Art. 31 GO

III. TEIL

BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER UIC UND ANDEREN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN

I. Einleitung und Übersicht

a) Wie bereits verschiedentlich erwähnt, arbeiten eine beträchtliche Zahl von Organisationen und Fachverbänden im internationalen Raum; immer neue Organisationen in allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens treten hinzu. Groß ist daher auch die Zahl der Zusammenschlüsse, die sich mit dem Eisenbahn- und Transportwesen in irgendeiner Form befassen. Sind sie zu einem Teil mit der Zweckbestimmung gegründet worden, die internationale Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen allgemein oder in Spezialbereichen zu gewährleisten, so beschäftigt sich ein anderer Teil wohl mit einer hiervon verschiedenen Materie, tritt aber auf Grund weitreichender Verflechtungen wieder in Beziehung zum Eisenbahnwesen. Kann man also die Organisationen des Eisenbahnwesens (1) von denjenigen mit anderer Zweckbestimmung unterscheiden, so wurde auf eine Gruppierung der in Betracht kommenden Verbände nach strukturellen Gesichtspunkten bereits hingewiesen (2); es darf hier wiederholt werden, daß es sich nach der Zusammensetzung vornehmlich um zwei Gruppen handelt, die staatlichen Organisationen, also regierungsseitige Zusammenschlüsse (3) und die nichtstaatlichen Verbände, in denen sich die Unternehmen vereinigt haben. (4). Unter geographischem Aspekt kann man schließlich die "umfassend" internationalen von den "beschränkt" internationalen Zusammenschlüssen, den internationalen Regionalorganisationen, trennen.

Die folgende Übersicht soll die wichtigsten hier interessierenden staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen, nach ihren Aufgabengebieten gegliedert, darstellen.

-
- (1) Hier kann man wieder die Organisationen mit umfassendem Sachbereich von den auf besondere Fachgebiete spezialisierten Verbindungen trennen.
 - (2) oben S. 21 ff.
 - (3) Zu ihnen sollen auch die besonders qualifizierten supranationalen Organisationen gezählt werden.
 - (4) In besonderen Zwischenformen, den "gemischten Organisationen", arbeiten Staaten und Unternehmen gemeinsam.

1. Staatliche Organisationen mit allgemeinem Aufgabengebiet.
 - A. Organisation der Vereinten Nationen - UN - mit Unterorganisationen:
Wirtschafts- und Sozialrat
und dessen Spezialgremien für Fragen der Wirtschaft und des Verkehrs:
 1. Kommission für das Verkehrs- und Transportwesen.
 2. Regionale Wirtschaftskommissionen (5):
 - a) Wirtschaftskommission für Europa,
 - b) Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten,
 - c) Wirtschaftskommission für Lateinamerika,
 - d) Wirtschaftskommission für Afrika.
 - B. Europäische Organisationen:
 1. Europäische Organisation für wirtsch. Zusammenarbeit.
 2. Europarat.
 3. Europäische Verkehrsministerkonferenz.
2. Supranationale Organisationen (6).
 1. Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl.
 2. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft.
 3. (Europäische Atomgemeinschaft).
3. Staatliche Organisationen des Eisenbahnwesens.
 - A. Mit umfassendem Aufgabenbereich:
 1. Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen.
 - B. Mit begrenztem Aufgabenbereich:
 1. Berner Union.
 2. Technische Einheit im Eisenbahnwesen.
4. Nichtstaatliche Organisationen mit allgemeinem Aufgabengebiet (7).

 - (5) Jeweils wieder mit Unterkommissionen für bestimmte Sachgebiete.
 - (6) Mit allgem. u. begrenztem Aufgabenbereich. Im Eisenbahnwesen bestehen bisher keine supranationalen Organisationen.
 - (7) Sie alle aufzuzählen, würde den Rahmen der Arbeit überschreiten; es seien daher nur die wichtigsten erwähnt.

1. Internationale Handelskammer.
2. Internationales Behälterbüro.
3. Internationale elektrotechnische Organisationen.
4. Internationale Normenorganisation.
5. Internationale Organisationen anderer Verkehrsträger.
6. Internationale Organisationen für Fremdenverkehr.

5. Nichtstaatliche Organisationen des Eisenbahnwesens.

A. Mit umfassendem Aufgabenbereich:

1. Internationaler Eisenbahnverband - UIC -
2. Association of American Railroads

B. Mit begrenztem Aufgabenbereich:

1. Internationaler Verband für den bahnärztlichen Dienst.
2. Internationales Eisenbahn-Transportkomitee.
3. Europäische Güterzug-Fahrplan-Konferenz.
4. Internationaler Personen- und Gepäckwagen-Verband.
5. Internationaler Güterwagenverband.
6. Europäische Reisezug-Fahrplan-Konferenz.
7. Trans-Europ-Express-Organisation.
8. Europ-Güterwagen-Gemeinschaft.
9. Eurofima-Gesellschaft.
10. Interfrigo-Gesellschaft.
11. Internationaler Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen.
12. Vereinigung für die internationalen Fahrvergünstigungen des Eisenbahnpersonals.

6. Gemischte Organisationen des Eisenbahnwesens.

1. Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung.
2. Panamerikanischer Eisenbahn-Kongreßverband.

Sieht man angesichts dieser verwirrenden Zahl von Organisationen ab, die nicht lediglich für Eisenbahnzwecke bestehen und übergeht man auch diejenigen Verbände, deren Aufgaben einen Spezialbereich betreffen, so bleiben fünf umfassende Organisationen übrig, nämlich der Internationale Eisenbahnverband - UIC -, die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - OSSHD -, die Association of American Railroads - AAR -, der Paname-

rikanische Eisenbahnkongreßverband - PARCA - und die Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung - AIC -. Drei von ihnen, die OSShD, die AAR und die PARCA, arbeiten in einem "beschränkt" internationalen Bereich (8), UIC und AIC sind hingegen nicht auf bestimmte Erdteile und Ländergruppen beschränkt, sondern umfassend international (9).

b) Bei der Betrachtung der Zahl aktiver internationaler Organisationen erscheint die Annahme nicht unberechtigt, daß - wenigstens auf dem Gebiet des Verkehrs- und Eisenbahnwesens - eine Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg besonders gut ist (10). Umgekehrt darf angesichts der Vielfalt dieser Verbände, Organisationen und Gruppen nicht übersehen werden, daß hier die Gefahr des "Nebeneinanderarbeitens" besteht (11). Schon frühzeitig wurden daher Erwägungen darüber angestellt, ob nicht besser durch Auflösung einzelner Zusammenschlüsse und durch Übertragung und Konzentration ihrer Aufgaben auf andere eine straffere Organisation zu schaffen sei (12). Nach eingehenden Erwägungen und Untersuchungen wurde jedoch allgemein davon abgesehen, das Nebeneinander der existenten Zusammenschlüsse aufzugeben und die nichtstaatlichen Organisationen etwa mit der UIC zu fusionieren, da man von derartigen Maßnahmen schließlich doch weniger erwarten zu können glaubte, als man sich nach dem ersten Anschein versprochen hatte (13).

(8) AAR und PARCA sind auf den amerikanischen Kontinent beschränkt, die OSShD umfaßt die "sozialistischen Länder".

(9) Die AIC ist jedoch im Gegensatz zur UIC eine gemischte Organisation.

(10) Vielleicht läßt sich hieraus die Schlußfolgerung ziehen, daß man sich augenscheinlich auf fachlichem Gebiet eher näherkommen kann als in Materien, in denen Weltanschauung und Ideologie eine Rolle spielen; vgl. Meyer, Entwicklung und Organisation, S.255

(11) Neben planloser Mehr- und Doppelarbeit kann es - sogar ohne bösen Willen - zu einem Gegeneinanderarbeiten kommen.

(12) Schon bei der Gründung der UIC wurde untersucht, ob nicht die verschiedenen Organisationen der Eisenbahnen aufgelöst und in der neuen Organisation zusammengefaßt werden könnten; nach dem II. Weltkrieg wurde das Problem erneut erörtert; vgl. Haustein, IR, S.114 und Harrand, S.22.

(13) Eine Zusammenfassung aller materiell beteiligten Gremien überhaupt bietet sich ohnehin, da sie nach Struktur und Aufgabengebiet zu verschiedenartig sind. Können insbesondere schon aus rechtlichen Gründen die staatlichen Organisationen nicht mit den nichtstaatlichen Verbänden vereinigt werden, so wäre eine derartige Fusion auch unpraktisch, da Maß-

c) Für die nichtstaatlichen Eisenbahnverbände (14) wurde mehrfach (15) ausdrücklich dahin entschieden, daß an der bestehenden Struktur der einzelnen Fachverbände nichts geändert und diese nicht etwa der UIC rechtlich eingegliedert werden sollten. Zur Sicherung einer gedeihlichen Zusammenarbeit wurden jedoch noch dem II. Weltkrieg, als das Verbandswesen einer neuen Blüte entgegenging und die Fahne internationaler Zusammenarbeit allenthalben erhoben wurde, zahlreiche Querverbindungen zwischen den einzelnen Organisationen geschaffen und vertieft.

Hier ist von der UIC Hervorragendes geleistet worden. Zwischen ihr als der nach Aufgabenstellung und Mitgliederbestand umfassendsten Organisation der Verwaltungen und zahlreichen Eisenbahn-Fachverbänden wurden Verträge über eine geregelte Zusammenarbeit abgeschlossen. Zumeist wurden der UIC in derartigen Einflußverträgen besondere Vollmachten übertragen, die "angeschlossenen" und "teilnehmenden" Verbände gerieten durch diese Verflechtung in eine bestimmte konzernähnliche Abhängigkeit zu der durch ihre Koordinationsaufgabe ihnen als Leitungskörperschaft übergeordneten UIC (16). Bei der Gründung zahlreicher anderer Organisationen war die UIC maßgeblich beteiligt; infolgedessen konnten zum Teil besondere vertragliche Regelungen der Beziehungen unterbleiben. Schließlich wurden zwischen den Organisationen der Staaten und Regierungen einerseits und der UIC andererseits sowie zwischen dieser und sonstigen privaten Verbänden, die sich mit Fragen des Verkehrs- und Eisenbahnwesens befassen, in Vereinbarungen Regeln für eine Zusammenarbeit getroffen.

Im folgenden soll versucht werden, einen Überblick über diese Verbindungen zwischen der UIC und anderen Organisationen zu geben. Zunächst sollen dabei die nichtstaatlichen Verbände behandelt werden, und zwar entsprechend ihrer Stellung im "UIC-Konzern". Diesen sollen die staatlichen und gemischten Organisationen des Eisenbahnwesens folgen. Abschließend sind die Bezie-

nahmen, die auf Regierungsebene an der Souveränität der Staaten scheitern, durch private Bindungen der Verwaltungen ausgeführt werden können. Vgl. dazu Meyer, aaO., S. 256

(14) Die versch. Pläne zum Aufbau einer europ. Verkehrsbehörde, die z. T. auf bestehenden Organisationen aufbauen, z. T. aber eine neue supranationale Organisation vorsahen, sind bisher nicht weiter verfolgt worden; Haustein, IR, S. 115

(15) Haustein, IR, S. 114; Harrand, S. 22, zuletzt auch vom BAC.

(16) Dazu schon oben S. 106 f.

hungen zu sonstigen staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen zu untersuchen (17).

II. Beziehungen zwischen der UIC und den nichtstaatlichen Organisationen des Eisenbahnwesens

A. Allgemeines

Die Beziehungen zwischen der UIC und den übrigen Zusammenschlüssen von Eisenbahnunternehmen sind weitaus durch die besondere Stellung gekennzeichnet, die der UIC hier eingeräumt ist. Als mitgliedsmäßig größter und nach der Aufgabenstellung umfassendster Zusammenschluß der Unternehmen erschien die UIC besonders geeignet, alle verschiedenen Spezialorganisationen zu einer internationalen "Eisenbahngesamtheit" (1) zu vereinigen und als leitendes Unternehmen diesen konzernähnlichen Zusammenschluß zu repräsentieren. Es ist bereits erwähnt worden (2), daß die einzelnen in dieser Eisenbahngesamtheit beteiligten Zusammenschlüsse dabei keineswegs ihre rechtliche Selbständigkeit verloren haben, sondern der UIC lediglich zu Koordinationszwecken untergeordnet worden sind. Die Art der Verbindungen zwischen der UIC und den betreffenden Zusammenschlüssen ist dabei nicht einheitlich ausgestaltet, sondern variiert.

Man kann vornehmlich drei Spielarten "konzernangehöriger" Unternehmen unterscheiden, die "angeschlossenen Verbände", die "teilnehmenden Verbände" und die aus der UIC hervorgegangenen "Zusammenschlüsse beschränkter Anwendung".

Die "angeschlossenen Verbände" (3) sind Unternehmenszusammenschlüsse mit einer bestimmten Zweckbestimmung im internationalen Eisenbahnwesen, die

(17) Angesichts der Stofffülle können nicht alle Organisationen, zu denen irgendwelche Beziehungen bestehen, behandelt werden, doch wird gerade hier ein Überblick die Verhältnisse klarer erscheinen lassen.

(1) Dieser eindrucksvolle Begriff stammt von dem ehem. Generalsekretär, Herrn Tuja

(2) insbesondere oben S.106 f., aber auch schon S.46

(3) Art.37 der Satzung. Sie sind nicht zu verwechseln mit den angeschlossenen Verwaltungen des Art.6 der Satzung, bei denen es sich um Verkehrsunternehmen handelt.

Rahmen der UIC sich auf ihrem Sachgebiet betätigen wollen. Sie werden hierzu durch Beschluß der Generalversammlung zugelassen (4) und haben eine besonders starke Bindung und Abhängigkeit zum Verband, die sich in dessen Weisungs- und Aufsichtsrechten zeigt.

Zu den "teilnehmenden Verbänden" (5) zählen alle diejenigen, deren Beziehungen zur UIC durch das Abkommen vom 1.1.1951 erfaßt werden. Auch sie gehören dem "UIC-Konzern" im engeren Sinne an und werden insbesondere von der Koordinationsaufgabe des Verbandes erfaßt, doch arbeiten sie nicht, wie die angeschlossenen Verbände, im Rahmen der UIC, sondern selbständig; in den leitenden Organen des Verbandes sind sie vollberechtigt vertreten.

Die Bindungen zwischen der UIC und den Zusammenschlüssen beschränkter Anwendung sind dadurch gekennzeichnet, daß jene Urheberin dieser Organisationen ist; sie sind damit gewissermaßen "Tochtergesellschaften" der UIC.

Neben diesen drei Formen finden sich andere Ausprägungen einer Bindung an die UIC, die von einer Mitgliedschaft (6) bis zur vertraglich geregelten Zusammenarbeit wechseln (7).

B. Angeschlossene Verbände

Zu den angeschlossenen Verbänden, die nach Artikel 37 der Verbandssatzung zur Arbeit innerhalb der UIC zugelassen sind, zählt bisher erst eine Organisation, nämlich der

Internationale Verband für den bahnärztlichen Dienst (UIMC).

Er (1) ist eine Vereinigung von 24 durch ihre bahnärztlichen Dienste vertretenen Eisenbahnverwaltungen, die den Zweck hat, in gemeinschaftlicher Arbeit für den Fortschritt der Medizin im Eisenbahnbereich Sorge zu tragen (2). Die Mitgliedsverwaltungen der UIMC werden durch ihre Oberbahnärzte vertreten.

(4) Art.37 der Satzung

(5) Diese Bezeichnung ist ebenfalls ein terminus technicus der Verbandsatzung; vgl. Art.1 ebenda

(6) Bsp.: Interfrigo-Gesellschaft

(7) so insbes.mit der europ.Reisezug-Fahrplankonferenz

(1) Union Internationale des Services Médicaux des Chemins de Fer (UIMC), aufgenommen 1950 (vgl. ZUIC 1950, S.546)

(2) Kap.I, Art.1 der UIMC-Satzung, UIC-Merkbl. A 16. Der Verband hat seinen Sitz in Brüssel und hält regelmäßige Ärztekongresse ab; vgl. Art.1 u. 19 der UIMC-Satzung

Die Stellung der UIMC im "UIC-Konzern" und ihre Arbeitsweise innerhalb desselben sind in einer Geschäftsordnung geregelt (3); die Abhängigkeit ist besonders eng ausgestaltet. So ist die UIMC der UIC gegenüber verpflichtet (4), satzungsmäßige und organisatorische Änderungen mitzuteilen, wobei die UIC bei Satzungsänderungen ein Vorschlagsrecht hat (5). Über die fachliche Tätigkeit hat der Generalsekretär der UIMC dem Verband zu berichten (6). Die UIC kann jener die Behandlung von Problemen übertragen, deren Untersuchung verlangen und sich hierbei vertreten lassen (7). Umgekehrt kann auch die UIMC von der UIC die Untersuchung bestimmter Fragen verlangen und sich dabei beteiligen (8). In wirtschaftlicher Hinsicht hat die UIMC schließlich die UIC von ihrer Rechnungsführung in Kenntnis zu setzen (9).

Aus der Ausgestaltung dieser Abhängigkeiten zwischen UIC und ihrem angeschlossenen Verband UIMC mit den Kontrollfunktionen der UIC und ihren Informations-, Weisungs- und Aufsichtsrechten ergibt sich die Abhängigkeit des angeschlossenen vom leitenden Unternehmen. Trotz der engen Verbindung hat der Begriff des angeschlossenen Verbandes aber nicht ein Aufgehen in der UIC zum Inhalt, sondern lediglich eine besonders enge Form der Zusammenarbeit.

C. Teilnehmende Verbände

Ebenso wie die angeschlossenen Verbände stehen die "teilnehmenden Verbände" (1) zur UIC in besonders nahen Beziehungen, deren Einzelheiten (2) in dem "Abkommen vom 1. Januar 1951" (3) geregelt sind (4).

(3) UIC-Merkblatt A 16

(4) Art. 1 der Geschäftsordnung (GO)

(5) Auch über Mitgliederbewegungen etc. ist Mitteilung zu machen.

(6) Art. 2 GO

(7) Bei Beratung dieser Fragen und solcher des Personal- u. Sozialwesens können außer dem Generalsekretär der UIC auch deren Mitglieder beratend teilnehmen.

(8) Hierfür ist der Geschäftsführende Ausschuß zuständig; Art. 3 GO

(9) Art. 4 GO

(1) Art. 1 der UIC-Satzung

(2) entsprechend Art. 38 der UIC-Satzung

(3) UIC-Merkblatt A 18, vgl. schon oben S. 106 ff.

(4) Es beruht auf Anregungen des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa; vgl. "Aufbau u. Tätigkeit des Int. Eisenbahnverban-

Die ersten teilnehmenden Verbände waren

- 1) das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT),
- 2) die Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz (CIM-Konferenz),
- 3) der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband (RIC-Verband) und
- 4) der Internationale Güterwagen-Verband (RIV-Verband).

Später trat

- 5) der Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF)

dem Abkommen bei (5).

1) Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (6)

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee ist ein Verband von Eisenbahnverwaltungen (7), dessen Zweck in der weiteren Ausgestaltung des Beförderungsrechts auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) (8) und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (9) sowie in der Regelung der damit zusammenhängenden Angelegenheiten besteht (10). Aufgabengebiet des Transportkomitees, dem alle der CIM und CIV beigetretenen Bahnverwaltungen angehören, ist es, die "Einheitlichen Zusatzbestimmungen" (11) zu den beiden Übereinkommen auszuarbeiten und auszulegen, sowie die mit "CIM" und "CIV" zusammenhängenden Angelegenheiten zu regeln (12).

des" in ZUIC 1952, S.133 u. 1e Vert, "Die Wirtschaftskommission für Europa" in ZUIC 1957, S.228

- (5) Zugelassen in der Generalversammlung v.7.11.51; ZUIC 1951, S.611
- (6) Comité International des transports par chemin de fer, abgek. CIT. Vgl. z.folg.: Hausteiu-Pschirrer, S.807 u. Hausteiu, IR, S.82 ff.
- (7) auch ähnliche Verkehrsträger, wie Fährunternehmen etc.
- (8) Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, abgek. CIM od. IÜG
- (9) CIV- Convention Internationale concernant le transport des Voyageurs et des bagages par chemin de fer, CIV-IÜP. Beide Abkommen sind in BGBl. 1956, II, S.35,314 abgedruckt.
- (10) Beide Verträge regeln einheitl., mit Ausnahme der Oststaaten, die die Abkommen SMPS und SMGS anwenden, das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht.
- (11) Abgek. "EZ". Sie stehen in Gegensatz zu den bes. Zusatzbestimmungen (BZ), die nicht einheitlich gelten; vgl. Hausteiu, IR, S.83
- (12) Art.5 der GO des CIT. Die Zusammenarbeit zwischen UIC und CIT ent-

2) Die Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz (13)

Die Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz wurde nach dem I. Weltkrieg gegründet, um die internationalen Güterzugverbindungen und die Beförderungspläne für durchlaufende Stückgutsendungen festzulegen und den grenzüberschreitenden Verkehr zu beschleunigen (14). Die Konferenz tagt jährlich zweimal; auf der Herbsttagung werden allgemeine Fragen beraten und die internationalen Güterzugverbindungen festgelegt, im Frühjahr werden die Fahrpläne im einzelnen aufeinander abgestimmt und das jährlich erscheinende "Internationale Güterkursbuch" (15) ausgearbeitet (16). Im Rahmen der LIM-Konferenz ist auch die neue Organisation "Trans-Europ-Express- Marchandises" (TEEM) tätig.

3) Der Internationale Personen- und Gepäckwagen-Verband (17)

Der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband ist die Vereinigung der am "Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr" (RIC) (18) vom 1.1.1923 beteiligten Verwaltungen. Zweck des Verbandes ist die Regelung der gegenseitigen Benutzung der Personen-, Pack- und Postwagen durch die Mitglieder im internationalen Verkehr (19). Auf der Versammlung des Verbandes, der "Europäischen Wagenbeistellungskonferenz" werden in Zusammenarbeit mit der gleichzeitigen "Europäischen Reisezug-Fahrplan-Konferenz" die Umlaufpläne der regelmäßig verkehrenden internationalen Reisezugwagen festgelegt (20).

sprechend Art.5 c des Abkommens v.1.1.1951 regelt sich nach UIC-Merkbl. A 31, das die Beteiligung der UIC an den Arbeiten des CIT gewährleistet.

(13) Conférence européenne de horaires des trains de marchandises, meist nach der Bezeichnung "Conf. du Livret-Indicateur Intern. Marchandises" mit "LIM-Konferenz" bezeichnet

(14) § 1 der Satzung, bei Haustein-Pschirrer, S.1101 f.

(15) Livret Indicateur International Marchandises

(16) Das Kursbuch enthält Beförderungsmöglichkeiten u. Zugverbindungen für Frachten im internationalen Verkehr

(17) Union Internationale des voitures et des fourgons, gewöhnlich Union - RIC genannt

(18) Regolamento Internationale Carozze - RIC -

(19) Das RIC (abgedr. bei Haustein-Pschirrer, S.841 ff.) regelt Bau- und Betriebszustand, Unterhaltung und Leistungsausgleich für durchlaufende Reisezugwagen

(20) Eine Zuständigkeitsaufteilung zwischen UIC und RIC sowie RIV gemäß Art.5 des Abkommens vom 1.1.1951 enthält UIC-Merkblatt A 32

4) Der Internationale Güterwagenverband (21)

Der Internationale Güterwagenverband ähnelt dem RIC-Verband. Er ist 1921 gegründet worden, nachdem vorher nur einzelne Vereinbarungen (22) die Verwendung der Güterwagen im durchlaufenden Verkehr regelten (23). Aufgabe des Verbandes ist die Regelung der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen, Lademittel und Behälter (24).

5) Der Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (25)

Der Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen ist im Gegensatz zu den vorgenannten vier Verbänden eine neuere Gründung. Er wurde 1950 geschaffen, als sich der internationale Urlaubs- und Touristenverkehr auf die Straße zu verlagern begann. Er ist zu den "Realisierungen beschränkter Anwendung" zu zählen, da er bisher nur europäische Verwaltungen umfaßt (26). Zweck des Verbandes ist es (27), die Interessen der Straßenverkehrsdienste der Eisenbahnen (28) nach außen hin zu wahren und gegenüber den Verwaltungen alle Fragen der Organisation der durch diese selbst oder für deren Rechnung betriebenen (29) internationalen Straßenverkehrs-

(21) Union Internationale des Wagons, gewöhnl. Union-RIV genannt

(22) wie etwa das "Vereinwagenabkommen" des VMEV

(23) Hausteин, IR, S.84

(24) Art.1 der Satzung des RIV-Verbandes. Die Vorschriften sind in dem dem RIC-Abkommen entsprechenden "Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr" - Regolamento Internazionale Veicoli - (abgedr. bei Hausteин-Pschirrer, S.899 f.) zusammengefaßt, das die Regeln über Betriebszustand, Benutzung der Wagen und Leistungsausgleich enthält. Über die Beziehungen zwischen RIV-Verband und UIČ vgl. Fußn.20

(25) Union des services routiers des chemins de fer européens - URF

(26) Vgl. Tuja, aaO., S.487

(27) Die Mitgliedschaft steht nach Ziff.2 der Statuten allen UIČ-Mitgliedern offen, doch umfaßt die URF nur europäische Verwaltungen

(28) und zwar im Personen- und Güterverkehr

(29) Die DB betreibt den innerdeutschen Bahnbusverkehr selbst, den grenzüberschreitenden Verkehr hat sie der ihr wirtschaftlich angeschlossenen "Deutschen Touring-Gesellschaft" in Frankfurt (M) übertragen.

dienste zu behandeln (30). Die Liniendienste des Verbandes werden einheitlich als "Europabus-Dienst" bezeichnet (31) (32).

Das "Abkommen vom 1. Januar 1951" beläßt den teilnehmenden Verbänden, wie betont, ihre rechtliche Selbständigkeit, gibt aber der UIC als konzernleitendem Unternehmen die Vollmachten und Eingriffsmöglichkeiten, die zur Koordination der Tätigkeiten notwendig sind (33). Insbesondere hat die UIC ein Weisungsrecht, die Aufnahme behandelswerter Fragen in das Programm eines bestimmten Verbandes zu veranlassen und die Befugnis, allgemeine Richtlinien für die Arbeiten der Verbände aufzustellen. Umfaßt die Leitungsbefugnis auch nicht die Durchführung der eigentlichen Fachtätigkeit der Verbände, so werden doch die großen Linien der Tätigkeiten allgemein von der UIC festgelegt. Die teilnehmenden Verbände arbeiten also selbständig, aber in der Bindung als "konzernangehörige Unternehmen" eng mit der UIC zusammen. Ihre geschäftsführenden Verwaltungen vertreten sie in Generalversammlung und Geschäftsführendem Ausschuß der UIC, wo sie als vollberechtigte Mitglieder teilnehmen (34). Auch bei den Sitzungen der Arbeitsausschüsse der UIC können die teilnehmenden Verbände sich vertreten lassen (35). Jeder Verband kann schließlich die Aufnahme ihn berührender Fragen in das Programm des betreffenden Organs der UIC verlangen (36). Diese ihrerseits läßt sich durch ihren Generalsekretär (37) über die Tätigkeiten der teilnehmenden Verbände unterrichten, bei deren Tagungen sie sich mit beratender Stimme vertreten lassen kann (38).

Unterscheiden sich die "teilnehmenden" von den "angeschlossenen" Verbänden schon durch ihre Bezeichnung, so zeigen die Variationen in der Ausgestaltung der Verflechtungen und Abhängigkeiten weitere wesentliche Abhängigkeiten. Bestehen gegenüber den angeschlossenen Verbänden direkte Leitungs- und Aufsichtsrechte für deren Arbeiten innerhalb des Verbandes, so ist

(30) Ziff.1 der Statuten der URF

(31) Haustein, IR, S.98

(32) Eine Güterverkehrsabteilung soll der URF angegliedert werden; s. ZUIC 1958, S.164 u. 285

(33) Ziff.1 und 5 des Abkommens, UIC-Merkblatt A 18

(34) Jeder Verband hat in der Generalversammlung 13, im Geschäftsführenden Ausschuß 1 Stimme; Ziff.4 des Abk. u. Art.41,43 der Satzung

(35) sie haben beratende Stimme; Ziff.6 Abs.II des Abkommens

(36) Ziff.4 des Abkommens

(37) Hier wird wieder dessen hervorragende Stellung deutlich

(38) Ziff.6 Abs.I des Abkommens

das Verhältnis zu den teilnehmenden Verbänden, die auch an der Verbandsleitung beteiligt sind, mehr durch die Begriffe "Koordination" und "Ausrichtung" gekennzeichnet, doch sind auch hier die "konzernähnlichen" Abhängigkeiten evident.

D. Weitere zum Komplex der UIC gehörende Zusammenschlüsse der Eisenbahnen

Die Beziehungen zu den übrigen Verbänden der Eisenbahnverwaltungen sind unterschiedlich geordnet. Die Verbindungen zu einem Teil dieser Organisationen sind in besonderen Abkommen festgelegt. Anderen gegenüber bestehen zahlreiche Berührungspunkte, doch fehlt es an Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit, so daß diese ohne feste Regeln vor sich geht. Einige Organisationen stellen sich innerhalb der UIC als Realisationen beschränkter Anwendung dar; sie umfassen bestimmte Mitglieder des Verbandes gesondert, wobei zwischen diesen und dem Verband auf dem betreffenden Teilgebiet enge Verbindungen gepflegt werden.

1. Die Europäische Reisezug-Fahrplan-Konferenz (1)

Die Europäische Reisezug-Fahrplan-Konferenz geht in ihren Ursprüngen auf die Fahrplankonferenzen des vorigen Jahrhunderts zurück, die seit 1891 unter dem Namen "Europäische Fahrplankonferenz" abgehalten worden waren (2). Sie verfolgt den Zweck (3), die Zug- und Schiffsverbindungen im internationalen Reiseverkehr festzusetzen und sich hieraus ergebende Probleme allgemein zu untersuchen (4). Zu ihren Mitgliedern gehören Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen, die den internationalen Reisezugverkehr zu bedienen haben, sowie Schlaf- und Speisewagengesellschaften. Auch Regierungsvertreter der beteiligten Staaten und Vertreter der Vereinten Nationen sind zur Teilnahme zugelassen; sie haben jedoch nur beratende Funktion, kein Stimmrecht.

Die Beziehungen der Fahrplankonferenz zur UIC sind in dem "Protokoll zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen der Europäischen Reisezug-Fahrplan-konferenz und des Internationalen Eisenbahnverbandes" vom 1.1.1951 gere-

(1) Conférence Européenne des Horaires - CEH -

(2) Haustein, IR, S.93

(3) Ähnlich der LIM-Konferenz im Güterverkehr

(4) Art.1 der Satzung der CEH, abgedruckt bei Haustein-Pschirrer, S.877 ff.

gelt (5). Entsprechend diesem Abkommen kann sich jede der beiden Organisationen mit beratender Stimme an den Sitzungen der Organe der anderen Organisationen beteiligen und dort Vorschläge anbringen (6). Im übrigen halten die Sekretariate beider Organisationen ständige Verbindung miteinander aufrecht und unterrichten sich gegenseitig über ihre Tätigkeit (7).

Die Fahrplankonferenz ist nach dieser Ausgestaltung der Beziehungen also nicht "teilnehmender Verband" der UIC und verfügt nicht etwa über Stimmrecht bei deren Tagungen. Überhaupt besteht eine direkte Koordinationsfunktion gegenüber der Konferenz nicht, so daß die Beziehungen lockerer ausgestaltet erscheinen, als diejenigen zu den teilnehmenden Verbänden. Sie sind insbesondere nicht durch Koordinations- und Aufsichtsrechte gekennzeichnet (8). Die Bestimmungen des Sonderprotokolls zeigen jedoch trotz der geringeren Bindung die enge Zusammenarbeit zwischen UIC und Europäischer Reisezug-Fahrplankonferenz auf, die zu einer Koordination ohne Subordinationserscheinungen führt und damit die Konferenz praktisch zu den teilnehmenden Verbänden im weiteren, nichttechnischen Sinne rechnen läßt.

2) Die Interfrigo-Gesellschaft

Um den Thermoswagentransport wärme- und kalteempfindlicher Güter besonders zu pflegen, wurde am 24.10.1949 die "Internationale Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte" (9) gegründet (10). Zweck des Zusammenschlusses ist die Durchführung aller geeigneten Maßnahmen für Bau, Entwicklung und Betrieb von Wärme- und Kälteschutzwagen und zugehöriger Anlagen (11) (12).

(5) UIC-Merkblatt A 19

(6) Art. 1 des Sonderprotokolls, UIC-Merkblatt A 19

(7) Art. 2 des Sonderprotokolls

(8) Der Grund dafür, daß nicht auch die CEH teilnehmender Verband ist, liegt darin, daß die UdSSR, die zwar der CEH, nicht aber einem der teilnehmenden Verbände angehören, sich gegen eine Beteiligung an dem Sonderabkommen v. 1.1.51 ausgesprochen hatten (Haustein, IR, S.115). Die Ostblockländer waren z. T. mit einer Bindung der übrigen teilnehmenden Verbände ebenfalls nicht einverstanden, konnten sich aber nicht durchsetzen (ZUIC 1950, S.546)

(9) Société ferroviaire des transports frigorifiques - Interfrigo -

(10) Haustein-Pschirrer, S.1063 und ZUIC 1951, S.414

(11) Art. 3 der Interfrigo-Satzung (Haustein-Pschirrer, S.1065)

(12) Die Interfrigo übt ihre Tätigkeit in jedem Land entweder unmittelbar, wo-

Die Interfrigo ist als einziger Zusammenschluß der Eisenbahnen angeschlossene Verwaltung und damit Mitglied der UIC (13); als solches nimmt sie an deren Arbeiten teil. Besondere Berührungspunkte ergeben sich in den Arbeiten für Bau und Betrieb von Thermoswagen (14).

3) Europäische Realisationen beschränkter Anwendung

Die drei im folgenden behandelten Organisationen, die Eurofima, die Europ-Güterwagen-Gemeinschaft und die Trans-Europ-Expres-Organisation, stehen deshalb in besonders enger Beziehung zur UIC, weil sie, von einem Teil der europäischen Mitgliedsverwaltungen gegründet, sich als praktische Lösungen zu Fragen beschränkter Anwendung darstellen (15). Nicht von ungefähr werden diese Verbände denn auch als "Kinder der UIC" oder als angeschlossene Verbände (16) bezeichnet, wenngleich letzterer Name nicht im angeführten Sinne des Artikel 37 der Verbandssatzung verstanden werden darf.

Die Enge der Beziehungen zwischen der UIC und derartigen Organisationen wird an dem Beispiel "UIC" - "Eurofima" - "Europ-Gemeinschaft" besonders deutlich. Hier werden Güterwagen nach dem vom Forschungs- und Versuchsamt der UIC entwickelten Einheitsbaumuster hergestellt; die Herstellung wird gemeinsam durch die Eurofima finanziert, und die Güterwagen werden in die Europ-Gemeinschaft eingebracht. Auch zur TEE-Organisation bestehen ähnlich enge Beziehungen, wenngleich hier die Beschränkung auf Einzelmitglieder der UIC noch deutlicher ist. Als neue Organisation ist die "TEEM" in diesem Rahmen geschaffen worden. Sind sie auch Realisationen beschränkter Anwendung, so trägt doch ihre Pioniertätigkeit in dem Maße Früchte, daß eine Ausweitung ihres Anwendungsbereiches erhofft werden kann.

Schon infolge der Art und Weise ihrer Errichtung als Gründungen beschränkter Anwendung im Rahmen der UIC sind diese Organisationen Teilnehmer dieses Verbandes, Mitglieder der internationalen "Eisenbahngesamtheit"; in gegen-

bei sie sich durch die Mitgliedsverwaltung vertreten läßt, oder mittelbar durch Privatgesellschaften aus. In Deutschland wird sie durch die Transthermos-Gesellschaft vertreten.

(13) Art. 6 der Satzung

(14) Regeln hierfür enthalten z. T. die UIC-Merkblätter

(15) Zu diesen sind außerdem die URF und die Interfrigo zu rechnen, die jeweils schon behandelt sind

(16) So etwa ZUIC 1958, S. 5 und S. 25 f.

seitigen Beteiligungs- und Informationsrechten finden diese Beziehungen zu-
einander Ausdruck.

Über die drei genannten Organisationen Eurofima, Europ-Güterwagengemein-
schaft und Trans-Europ-Express-Organisation ist im einzelnen folgendes zu be-
merken:

1. Die Eurofima (17)

Die Bestrebungen zur Modernisierung und Vereinheitlichung des Wagenparks
der europäischen Verwaltungen sind in erster Linie durch die Schwierigkeiten
der Kapitalbeschaffung begrenzt. Um hier den Verwaltungen Hilfe zu brin-
gen, trat die UIC an die Europäische Verkehrsministerkonferenz - CEMT -
mit der Anregung heran, sich der Pläne für die Gründung einer Finanzierungs-
gesellschaft anzunehmen (18). Die weitere Bearbeitung dieser Anregung führ-
te am 20. Oktober 1955 zu einem Abkommen der Regierungen, deren Eisen-
bahnverwaltungen Mitglieder einer solchen Gesellschaft werden sollten. Vor-
her hatten am 30. September 1955 die meisten europäischen Verwaltungen (19)
einen Vorvertrag über die Gründung einer Aktiengesellschaft und ein Grundab-
kommen über die Form der Beschaffung und Finanzierung von Eisenbahnmate-
rial abgeschlossen (20). Die neue Gesellschaft firmiert mit "Eurofima" Europä-
ische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial" (21). Die über
die Eurofima von den einzelnen Mitgliedsverwaltungen beschafften Wagen sind
dem Europ-Güterwagenpark einzubringen (22) (23).

2. Das Übereinkommen über die Europ-Güterwagen-Gemeinschaft

Auch das Europ-Übereinkommen stellt auf einem beschränkten Sachgebiet ei-
ne Verbesserung dar. Es steht in Zusammenhang mit den Bestimmungen des
Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) (24). Um auftretenden unwirtschaft-

(17) Vgl. dazu etwa ZUIC 1960, S. 29

(18) Haustein-Pschirrer, S. 1121; "Eurofima" in ZUIC 1955, S. 306

(19) ohne die Ostblockländer, aber einschl. Jugoslawiens

(20) Haustein-Pschirrer, ebda., S. 1121; ZUIC 1960, S. 29

(21) Sie ist Aktiengesellschaft schweizerischen Rechts mit Sitz in Basel

(22) Kap. 1 des Grundabkommens, Haustein-Pschirrer, S. 1115, auch ZUIC 1955,

(23) Seit Nov. 1958 können so auch Diesellok beschafft werden, auch hier^{S. 313}
für kommen UIC-Standardtypen in Betracht: ZUIC 1959, S. 24

(24) Ziff. 55 des RIV läßt die Wiederbeladung fremder Wagen nur zu, wenn sie
in das Heimatnetz oder näher zu ihm gelangen, sonst muß der Wagen leer
zurücklaufen.

lichen Güterwagenleerläufen (25) zu begegnen, schlossen die DB und die SNCF am 20.2./10.3.1951 das sogen. Europ-Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen ab (26), das die freizügige Benutzung eines bestimmten, besonders gekennzeichneten Teils des jeweiligen Wagenparks auf dem Netz der Partnerverwaltung vorsah (27). Da sich das Abkommen bewährte und gegenüber dem System des "RIV" Vorteile zeigte, wurde unter Vorsitz der SBB als Geschäftsführender Verwaltung des RIV-Verbandes und unter Mitwirkung der UIC ein erweitertes Europ-Übereinkommen ausgearbeitet, dem zehn europäische Verwaltungen mit mehr als 180.000 Güterwagen beitraten (28). Dieses Abkommen, das an den Eigentumsverhältnissen der in den Gemeinschaftspark eingebrachten Wagen nichts ändert (29), ist seit dem 1.3.1953 in Kraft (30).

Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und der UIC bestehen auf verschiedenen Gebieten. So sind besonders die Arbeiten des Forschungs- und Versuchsamtes für die Konstruktion der einheitlichen Wagen wichtig für die Europ-Gemeinschaft gewesen; die neu zu bauenden Wagen der in den Gemeinschaftspark aufzunehmenden Gattungen müssen den Standardmustern der UIC entsprechen (31). Auf die hier bestehende Kette "UIC" - "Eurofima" - "Europ-Gemeinschaft" wurde bereits hingewiesen (32).

3. Die Trans-Europ-Express-Organisation

Die Trans-Europ-Express-Organisation (33) wurde aus dem Bestreben, zwischen den großen politischen und wirtschaftlichen Zentren Europas eine schnelle, bequeme und moderne Verkehrsverbindung zu schaffen, begründet (34). Die dieser Organisation angehörenden Verwaltungen betreiben seit dem 2.6.

(25) Reisezugwagen laufen immer in bestimmten Verbindungen

(26) Hausteint, IR, S.86

(27) ZUIC 1953, S.125

(28) ZUIC 1959, S.70

(29) Art.5 des Abkommens

(30) Hausteint-Pschirrer, S.1029. Das Abkommen ist dort selbst, S.1031 ff. und in Arch.f.Eis.1958, S.79 ff. abgedruckt

(31) Art.11 des Abkommens, vgl. ZUIC 1956, S.21

(32) Es sei erwähnt, daß auch die OShD-Verwaltungen mit der Organisation einer ähnl. Gemeinschaft befaßt sind; vgl. Hausteint, Freiheit, S.46 u. Art.1, S.4 des OShD-Statuts

(33) Groupement TEE

(34) Art.1 der Satzung des TEE-Verb.

1957 nach einheitlichen Vorschriften das TEE-Zug-System (35). Jede Verwaltung besorgt jedoch den Betrieb der TEE-Züge selbst und für eigene Rechnung (36); es handelt sich demnach nicht um einen Gemeinschaftsbetrieb der beteiligten Verwaltungen (37). Der TEE-Verband ist ein besonderes Beispiel einer Organisation, die die Lösung von Fragen der beschränkten Anwendung zur Aufgabe hat (38). Die Beziehungen zur UIC sind in den zwei Artikeln eines Übereinkommens geregelt (39). Hiernach legt die TEE-Organisation jeweils dem Geschäftsführenden Ausschuß der UIC einen Geschäftsbericht vor. Auf Antrag kann sich jede der beiden Organisationen an den Tagungen der Organe der anderen Organisation beteiligen.

In ähnlicher Form wie die TEE-Organisation ist die neue Organisation "Trans-Europ-Express-Marchandises" (TEEM) tätig, die im Rahmen der europäischen Güterzug-Fahrplankonferenz auf Grund eines Beschlusses des Geschäftsführenden Ausschusses der UIC vom 14.6.1960 errichtet ist. Sie hat die Beschleunigung des Güterverkehrs in Ost und West unter Beteiligung einiger OSShD-Verwaltungen zum Ziel (40).

4. Die Vereinigung für die internationalen Fahrvergünstigungen des Eisenbahnpersonals

Die Vereinigung für die internationalen Fahrvergünstigungen des Eisenbahnpersonals (41) hat den Zweck, den Austausch von Fahrvergünstigungen, insbesondere Freifahrscheinen und dergl., für das Personal im internationalen Verkehr zu vereinfachen und zu erleichtern (42). Sie umfaßt 16 Mitgliedsbahnen der UIC und weitere fünf schweizerische Privatbahnen (43). Auch diese Organisation arbeitet innerhalb der UIC (44) unter Beteiligung des Generalsekretärs derselben (45).

(35) De Steenwinkel, Organis. des TEE-Verkehrs, ZUIC 57, 180

(36) Art. 6 Abs. II der Satzung der TEE-Organisation

(37) Sie sind nur verpflichtet, dem Betrieb, etwa durch entsprechende Ausgestaltung der Zugarnituren, einen gemeinsamen Charakter zu verleihen.

(38) Art. 4 der Satzung des TEE-Verbandes

(39) Anlage zur Satzung der TEE-Organisation

(40) vgl. dazu "Bundesbahn" 1960, S. 601 u. ZUIC 1960, S. 337 u. 1961, S. 159 ff.

(41) Abgekürzt "FIP"

(42) Art. 1 der Geschäftsordnung der FIP, UIC-Merkblatt A 24

(43) Art. 2 der GO der FIP und Anlage 1 hierzu

(44) Art. 1 der GO der FIP

(45) Art. 5 Ziff. 4 der GO der FIP

Damit ist der Kreis der in dieser oder jener Form innerhalb der erwähnten Eisenbahngesamtheit der UIC arbeitenden Organisationen geschlossen. Die Vielfalt der hier wahrgenommenen Funktionen und Aufgaben und die Ausgestaltung der Verbindungen - von der Mitgliedschaft über die "Konzernangehörigkeit" bis zur einfachen gegenseitigen Abstimmung - zeigen die Bedeutung der UIC als des Zusammenschlusses der Eisenbahnverwaltungen, bei dem alle Fäden einer koordinierten Zusammenarbeit vereinigt sind. Erscheint die UIC damit nicht nur als Organisation der Verwaltungen, sondern auch als Spitzenverband aller Zusammenschlüsse der Eisenbahnen, so zeigen sich hier die Macht einer derartigen internationalen Eisenbahngesamtheit und deren Auswirkungen im internationalen Verkehrs- und Eisenbahnwesen.

E. Beziehungen zu anderen Eisenbahnverbänden

War ein beträchtlicher Teil der bisher umrissenen Beziehungen der UIC in Europa lokalisiert, so pflegt diese auch zu den Organisationen der Eisenbahnen des amerikanischen Kontinents (1) Verbindungen, doch handelt es sich hier nicht um die engen Beziehungen zwischen Spitzenorganisation und angegliederten Verbänden, sondern lediglich um freundschaftliche Verbindungen zwischen Gleichstehenden.

In Amerika gibt es vornehmlich zwei Verbände, den "Amerikanischen Eisenbahnverband" (2) und den "Panamerikanischen Eisenbahnkongreßverband". Ersterer umfaßt die große Mehrzahl der Bahnen der USA, Kanadas und Mexicos (3). Die Beziehungen zwischen ihm und der UIC sind nicht in besonderen Vereinbarungen geregelt, sondern zeigen sich in gelegentlichen gemeinsamen Untersuchungen und in einer informierenden Zusammenarbeit (4). Der Panamerikanische Eisenbahnkongreßverband ist seiner Natur nach eine gemischte Organisation, er wird daher unten behandelt werden.

(1) Sie hat neuerdings ein Mitglied - Kanada - in Amerika

(2) Association of American Railroads - AAR -

(3) Wehde-Textor, Die Eisenbahnen der USA im 2. Weltkrieg, in Arch.f. Eis. 1958, S.127 (133)

(4) Erwähnt seien gemeinsame Untersuchungen über die elektrische Zugförderung, vgl. ZUIC 1958, S.130, aber auch 1960, S.341

III. Staatliche Organisationen des Eisenbahnwesens

Waren die bisher behandelten Organisationen solche der Eisenbahnunternehmen, also nichtstaatliche Zusammenschlüsse, so stehen ihnen die Zusammenschlüsse der Staaten und Regierungen gegenüber. Diese Organisationen sind echte Verwaltungsunionen (1) des Eisenbahnwesens. Auch zwischen ihnen und der UIC bestehen zahlreiche Beziehungen, die zum Teil ebenfalls in besonderen Abkommen festgelegt sind.

Zur Zeit bestehen drei Eisenbahnorganisationen der Regierungen:

- A) Die "Technische Einheit",
- B) die Berner Union und
- C) die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (2).

A) Die "Technische Einheit im Eisenbahnwesen" (3)

Der Schweizerische Bundesrat hatte 1881 die Regierungen der Nachbarländer zu einer Konferenz eingeladen, um einheitliche Grundsätze für rollendes Material und Oberbau aufzustellen. Sie brachte als Ergebnis die "Beschlüsse über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen", die am 1.4.1887 in Kraft traten (4). Die dem Übereinkommen beigetretenen achtzehn europäischen Staaten bilden den "Verband der technischen Einheit im Eisenbahnwesen" (5).

Die Beziehungen zwischen ihm und der UIC sind in einer Vereinbarung geregelt (6). Dementsprechend kann sich die "Technische Einheit" bei allen sie betreffenden Fragen durch das Eidgenössische Transportamt in den Sitzungen der Ausschüsse und des Vorstandes der UIC vertreten lassen (7). Die UIC ist Studienorgan der Technischen Einheit und kann in deren Auftrag Untersuchungen vornehmen (8). Ihre Untersuchungsergebnisse übermittelt die UIC über das

-
- (1) dazu schon oben S.21 f.
 - (2) Die OSShD wird allerdings auch als gemischte Organisation betrachtet
 - (3) Unité technique des Chemins de Fer - TE od. UT -
 - (4) Hausteiu-Pschirrer, S.119. Die Beschlüsse sind in RGBL II, 1939, S.912 veröffentlicht
 - (5) Abgekürzt TE oder UT
 - (6) UIC-Merkblatt A 20
 - (7) Ziff.4 der Vereinbarungen. Das Eidgen. Transportamt in Bern des Schweiz. Bundesrates ist Geschäftsführer der TE
 - (8) Die beteiligten Regierungen können sich in Sondervorfürungen der UIC beteiligen; Ziff.1 der Vereinbarungen

Transportamt den Regierungen. UIC und Technische Einheit bereiten in gemeinsamen Tagungen alle Revisionen der Vorschriften der Technischen Einheit vor. Diese Stellung als Studienorgan einer Einrichtung der Regierungen zeigt, welches Ansehen die UIC bei letzteren genießt: Sie ist technischer Ratgeber der TE und der Regierungen (9).

B. Die Berner Union

Die Berner Union ist die Eisenbahnorganisation der Regierungen, deren Staaten an den internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahngüterverkehr (10) beteiligt sind (11). Zweck der Union ist die Fortentwicklung dieser beiden völkerrechtlichen Verträge, die die Rechtsgrundlage der internationalen Eisenbahntransporte bilden (12) (13).

Verbindungen zwischen der Berner Union und der UIC ergeben sich daraus, daß sich die UIC kraft ihrer Koordinationsaufgabe mit Beförderungsfragen befaßt, wenngleich die sich ergebenden Rechtsfragen zur Zuständigkeit der Berner Union und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees gehören. Die UIC kann auf Einladung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, des geschäftsführenden Organs der Union, bei den Revisionskonferenzen teilnehmen und ist wiederum als fachkundige Beraterin einer Verwaltungsunion tätig (14).

C. Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

Die bereits des öfteren erwähnte "Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen" (15) ist auf Grund eines Beschlusses der Verkehrsministerkonfe-

-
- (9) Harrand, aaO., S. 24. Die meisten Bestimmungen des TE-Übereinkommens werden in UIC-Merkblättern geregelt, da dieses Verfahren beweglicher ist als eine Regelung durch die Regierungen auf diplomatischen Konferenzen.
- (10) CIM und CIV, vgl. oben Anm. 8 u. 9, S. 131
- (11) Haustein-Pschirrer, S. 189
- (12) Die Union steht in Zusammenhang mit dem Int. Eisenbahntransportkomitee, der Organisation der Verwaltungen, die die Fortbildung der einheitl. Zusatzbestimmungen zu beiden Abkommen bezweckt.
- (13) In den Ostblockländern sind allerdings nunmehr die entsprechenden Abkommen "SMPS" für den Personen- und "SMGS" für den Güterverkehr in Anwendung.
- (14) Art. 66 § 1 CIM und ebda. CIV. Auf Grund ihrer Fachkenntnisse war

renz in Sofia im Juli 1956 (16) gegründet worden. Auf der Verkehrsministerkonferenz in Peking (17) wurden durch weitere Beschlüsse die Organisation ausgestaltet und nach Aufstellung eines Statuts und einer Geschäftsordnung der Tätigkeitsbeginn auf den 1.9.1957 festgesetzt (18). Existenz und Tätigkeit der OSShD sind von gewisser Bedeutung für die UIC und das Eisenbahnwesen überhaupt; eine ausführliche Behandlung erscheint daher tunlich.

In ihrer Aufgabenstellung und zum Teil auch ihrer institutionellen Struktur ähnelt die OSShD dem Internationalen Eisenbahnverband. Beide Organisationen unterscheiden sich jedoch dadurch, daß die OSShD zu den staatlichen Zusammenschlüssen zu rechnen ist, während die UIC zu den nichtstaatlichen Verbänden zählt. Die OSShD ist nicht ein Zusammenschluß von Eisenbahnverwaltungen, sondern eine Gründung der Verkehrsminister und damit der Regierungen, auch wenn die Eisenbahnverwaltungen Mitglied der Organisation sind (19).

Mitglied der OSShD sind die Eisenbahnen folgender Länder (20):

Albanien, Bulgarien, Ungarn, Nordvietnam, Deutsche Sowjetzone (DDR), China, Nordkorea, Mongolische Volksrepublik, Polen, Rumanien, UdSSR

die UIC maßgeblicher Gutachter bei der letzten Revision der Übereinkommen im Jahre 1952

(15) Nach der russischen Bezeichnung "Organisazija ssotrudnitschestwa shelesnich dorog, mit OSShD (Spr.: O Eß Sche De) bezeichnet.

(16) Ottmann in Arch.f.Eis. 1958, S.197

(17) 13.5. bis 7.6.1957

(18) Ottmann, aaO., S.198

(19) Wird die OSShD wegen dieser Beteiligung der Regierungen und der Verwaltungen auch häufig als gemischte Organisation bezeichnet (so Tuja, aaO., S.475), so ist das zwar dogmatisch richtig, doch wird dabei außer Betracht gelassen, daß eine derartige Unterscheidung nach dem Selbstverständnis des Ostens angesichts der dort herrschenden Staats- und Wirtschaftsauffassung gegenstandslos ist (vgl. Ottmann, Arch.f.Eis., aaO., S.198). Sind alle beteiligten Bahnen Glieder der Staatsverwaltung und werden ihre Beziehungen staatlich, d.h. durch die Verkehrsministerkonferenz gelenkt, dann ist kein Raum mehr für privatrechtliche, "hoheitsfreie" Beziehungen zueinander, die Charakteristikum der nichtstaatlichen Organisationen sind.

(20) Präambel des Statuts der OSShD, in Arch.f.Eis. 1958, S.198

und Tschechoslowakei (21). Bemerkenswert ist, daß die Mitgliedsbahnen der OSShD zum Teil auch UIC-Mitglieder sind (22).

Die Organisation wird von der Konferenz der für die Eisenbahnen verantwortlichen Minister, der Verkehrsministerkonferenz der Ostblockstaaten, geleitet (23). Geschäftsführendes Exekutivorgan der Konferenz ist das "Komitee für den Eisenbahnverkehr" (24), das aus je einem Vertreter der Mitgliedsbahnen besteht (25). Sein Sitz wechselt statutsgemäß alle fünf Jahre (26). Das Komitee stützt sich auf die Arbeit von zehn ihm unterstellten Kommissionen (27), nämlich der

1. Kommission für das Abkommen über den internationalen Personenverkehr (SMPS). Vorsitz: China.
2. Kommission für das Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS). Vorsitz: Ungarn.
3. Kommission für tarifökonomische Fragen. Vorsitz: Bulgarien.
4. Kommission für Fragen der Betriebsführung und die Arbeit der Grenzbahnhöfe. Vorsitz: UdSSR.
5. Kommission für die technisch-wissenschaftliche Zusammenarbeit. Vorsitz: Rumänien.
6. Kommission für Fragen des Lichtraumprofils und der Fahrzeuge. Vorsitz: "DDR".
7. Kommission für Fragen der Sicherungsanlagen, der Signale und der Betriebsvorschriften. Vorsitz: Polen.

(21) Die Mitgliedschaft dieser Verwaltungen beweist schon, daß es sich um eine der größten Eisenbahnorganisationen handelt. Die Streckennetze der OSShD-Länder umfassen etwa 245.000 km, davon gehört fast die Hälfte, nämlich 122.000 km, zur UdSSR.

(22) Nämlich PKP, CSD, MAV, BDZ, CFR und DR mit insges. ca. 84.000 km = 34,3% des OSShD-Streckennetzes

(23) Art. II Satz 1 des Statuts

(24) Es wird von einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter u. einem Sekretär geleitet.

(25) Art. III Ziff. 3 des Statuts

(26) Art. VI des Statuts. Derzeit hat es seinen Sitz in Warschau; Rezabek in ZUIC 1957, S. 237

(27) Innerhalb dieser Kommissionen, die mit den Arbeitsausschüssen der UIC vergleichbar sind, führt jeweils der Beauftragte der genannten Mitgliedsverwaltung den Vorsitz; Art. VI Abs. 3 des Reglements des Komitees.

8. Kommission für Fragen der Elektrifizierung und Einführung der vollkommensten Art der Zugförderung. Vorsitz: Ud SSR.
9. Kommission für den Oberbau und den Hochbau. Vorsitz: China.
10. Kommission für die Koordinierung der Tätigkeit der Mitgliedsbahnen in anderen internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des Eisenbahnverkehrs beschäftigen. Vorsitz: Tschechoslowakei.

Der Aufgabenbereich der OSShD weicht von dem der UIC erheblich ab. Die OSShD erledigt als Regierungsorganisation insgesamt die Aufgaben, die im westeuropäischen Raum auf die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), die Berner Union, die UIC und auf die Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung verteilt sind (28).

Die Ministerkonferenz als leitendes Organ der OSShD berät alle Probleme, die in den Aufgabenbereich der Organisation fallen und in den Kommissionen detailmäßig behandelt werden(29), aber auch alle anderen Fragen, die sich im internationalen Eisenbahnwesen und in der technisch-wissenschaftlichen Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ergeben (30). Die entsprechenden Beschlüsse werden im Gegensatz zur UIC, aber gemäß der üblichen sozialistischen Praxis, einstimmig gefaßt (31). Sie werden von den Ministern im Rahmen ihrer Kompetenzen verwirklicht (32) (33).

Die Aufgaben des Komitees für den Eisenbahnverkehr folgen aus dessen Stellung als Exekutivorgan (34). Es leitet die Tätigkeit der Kommissionen, legt Empfehlungen und Beschlüsse der Ministerkonferenz unter gleichzeitiger Stellungnahme vor und überwacht deren Durchführung (34). Gleichzeitig ist es Verbandssekretariat (35). Hervorzuheben ist noch die Geschäftsführung für die in Zusammenhang mit den Übereinkommen SMPS und SMGS stehenden Fragen(36).

(28) Ottmann, aaO., S.198; zur Tätigkeit der OSShD vgl. ZUIC 1961, S.108 ff.

(29) Art. I Abs. 2 der Geschäftsordnung; Art. II Abs. 2 des Statuts.

(30) Art. II Abs. 2 des Statuts

(31) Art. II Abs. 5 des Statuts und Art. V Abs. 2 der Geschäftsordnung

(32) Art. II Abs. 4 des Statuts

(33) Einzelheiten über den Geschäftsgang und ähnliche Dinge sind in der Geschäftsordnung der Ministerkonferenz geregelt.

(34) Art. II Ziff. 3 des Reglements

(35) Art. II Ziffern 1, 6-9 und 11-14 des Reglements

(36) Diese Abkommen entsprechen den Berner Übereinkommen CIM u. CIV; sie regeln bestimmte Bereiche des Eisenbahntransportrechts einheitlich für die Ostblockländer u. gelten teilweise neben CIM u. CIV. Vgl. Anm. 10 S. 131 u. Anm. 13 S. 143

Die Beziehungen zwischen der UI C und der OSShD, die seitens letzterer vom Komitee und von der X. Kommission gepflegt werden, sind in einem Abkommen geregelt. Waren Verbindungen schon durch die Mitgliedschaft einiger Verwaltungen in beiden Organisationen gegeben, so sind nunmehr Informations- und Beteiligungsrechte vereinbart. Daher nehmen die Vertreter beider Zusammenschlüsse jeweils an den Tagungen und Sitzungen der anderen Organisationen teil. Daneben arbeiten gemeinsame Arbeitsgruppen beider Organisationen an der Lösung bestimmter Probleme (37) (38).

IV. Gemischte Organisationen im Eisenbahnwesen

In den gemischten Organisationen sind sowohl Regierungen als auch Eisenbahnverwaltungen vertreten. Im Eisenbahnwesen gibt es zur Zeit zwei gemischte Organisationen,

- 1) die Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung und
- 2) den Panamerikanischen Eisenbahn-Kongreßverband.

1) Die Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung

Die Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung (1) nimmt seit 1922 die Stelle des Internationalen Eisenbahnkongreßverbandes ein, der von 1885 bis 1919 bestand. Sie ist nach Ausdehnungsbereich und Zahl der Mitglieder der größte Verband des Eisenbahnwesens (2). Zweck der Vereinigung ist es, den Fortschritt des Eisenbahnwesens durch Abhaltung periodischer Kongresse (3) und durch wissenschaftliche Veröffentlichungen zu fördern (4). Die Vereinigung

(37) z. B. bei der Aufstellung eines einheitl. Güterverzeichnisses (NGM), vgl. Bundesbahn 1960, S. 574 und ZUIC 1960, S. 184, 333, 340; 1961, S. 111, 228 u. ZUIC 1961, S. 376 (autom. Kupplung)

(38) Auch zu anderen int. Organisationen, wie dem intern. Eisenbahntransportkomitee (CIT), dem Zentralamt für den Eisenbahnverkehr und naturgemäß auch dem "Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe" (RGW=Comecon; Sowjet ekonomitschesskoj vjasmopomoschtschij-SEV) unterhält die OSShD Beziehungen. Dazu ZUIC 1950, S. 207 und 1960, S. 126

(1) Association internationale du Congrès des Chemins de Fer - AIC

(2) Haustein-Pschirrer, S. 721

(3) der letzte Kongreß fand im Herbst 1962 in München statt

(4) Art. 1 der reglementarischen und statutarischen Bestimmungen der AIC, abgedr. bei Haustein-Pschirrer, S. 721 ff.

ist für alle Sachgebiete des Eisenbahnwesens zuständig. Sie umfaßt die Eisenbahnverwaltungen aus den Ländern, auf die sie sich erstreckt (5), die Regierungen dieser Länder und als angeschlossene Verwaltungen die internationalen Organisationen, die sich mit der Betriebsführung der Eisenbahnen befassen (6).

An den Arbeiten der Eisenbahnkongreßvereinigung hat die UIC deshalb besonderen Anteil, weil sie ihr als Mitglied angehört (7). Die Arbeiten beider Organisationen ergänzen sich dabei; diejenigen der Kongreßvereinigung beschränken sich vorwiegend auf wissenschaftliche Untersuchungen und Studien, während die UIC der praktischen Zusammenarbeit der Eisenbahnen dient (8).

2) Der Panamerikanische Eisenbahnkongreßverband

Der Panamerikanische Eisenbahnkongreßverband (9) umfaßt Regierungen und Eisenbahnverwaltungen der Mittel- und Südamerikanischen Staaten und der USA (10). Auch er hat unter besonderer Berücksichtigung der amerikanischen Verhältnisse die Förderung des Eisenbahnwesens zur Aufgabe.

Die UIC arbeitet in zahlreichen Fällen mit dem Kongreß zusammen, doch sind die Beziehungen weniger eng, zumal dieser sich vorzugsweise mit speziellen Problemen des amerikanischen Eisenbahnwesens befaßt, die an die UIC kaum herangetragen werden.

V. Internationale staatliche und supranationale Organisationen, deren Arbeiten in Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen

Die Zweckbestimmung der bisher behandelten Organisationen lag ausdrücklich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Sie hatten eine rein fachliche Ausrichtung. Ihnen gegenüber stehen Organisationen, die sich zwar auch mit Fragen des Eisenbahnwesens befassen, deren Tätigkeitsraum jedoch nicht hierauf beschränkt, sondern allumfassend ist oder bestimmte Lebensbereiche ergreift.

-
- (5) Sie erstreckt sich auf fast alle Länder der Erde, vgl. die Anlage zu diesen Bestimmungen
 - (6) Art. 2 der Bestimmungen
 - (7) Harrand, aaO., S. 25
 - (8) Haustein, IR, S. 65
 - (9) Asocia del Congreso Panamericano de ferrocarriles, engl. Panamerican Railway Congress Association - PARCA -
 - (10) Yearbook of International Organizations, S. 744

Bestehen zu den Tätigkeitsbereichen dieser Organisationen zahlreiche Beziehungen für die UIC, so ist die Zusammenarbeit auch hier immer auf den fachlichen Rahmen beschränkt, sie erfolgt unter Außerachtlassung aller politischen Aspekte allein in dem Bestreben, die Belange der Eisenbahnen zu wahren.

A. Organisation der Vereinten Nationen und ihre Unterorganisationen

Die Organisation der Vereinten Nationen - UN - ist die umfassendste Organisation der Völker. Zur Wahrung ihrer Aufgaben in der internationalen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenarbeit (1) bedient sie sich unter Führung ihrer Vollversammlung des

1) Wirtschafts- und Sozialrates (2).

Er soll Studien und Untersuchungen über internationale Wirtschafts- und Sozialfragen anregen oder selbst durchführen und auf Grund dessen der Vollversammlung Empfehlungen zu bestimmten Fragen geben (3). Weiter obliegt ihm die Koordination der Tätigkeiten der Organisationen der Regierungen, die als Sonderorganisationen (4) mit den UN in Verbindung stehen (5).

Schließlich kann der Rat mit nichtstaatlichen Organisationen, die sich mit Fragen seiner Zuständigkeit befassen, Vereinbarungen über eine gegenseitige Zusammenarbeit treffen (6). Durch Beschluß vom 27.2.1950 (7) hat der Wirtschafts- und Sozialrat die nichtstaatlichen Organisationen in drei Gruppen eingeteilt und ihnen jeweils einen besonderen "Konsultativ-Status" verliehen (8). Demzufolge hat der Rat im April 1950 (9) der UIC den "Konsul-

(1) Art.55 der UN-Charta

(2) Economic and social council - ECOSOC - Art.60 ff. Charta

(3) Art.62 der UN-Charta

(4) Specialised Organizations, Art.57 Charta. Dazu gehören u.a. die UNESCO, ILO, WHO, FAO etc.; vgl. die Zusammenstellung in Yearbook of the UN 1956, S.152 u.421 u. Yearbook of Int.Org., S.60 ff.

(5) Ihnen kann er Empfehlungen geben (Art.63 Charta) und besonders Abkommen zur Unterrichtung mit ihnen treffen (Art.64 Charta)

(6) Art.71 Charta

(7) Nr.288 (X), abgedr. in Yearbook of Int.Org., S.48 ff.

(8) Zur ersten Gruppe zählen Organisationen mit allgem. Aufgabenbereich (Konsultativstatus A), zur zweiten solche mit speziellem Aufgabenbereich (Konsultativstatus B), zur dritten Organisationen, die für bestimmte Anfragen in einem Register geführt werden.

(9) ZUIC 1950, S.196

tativ-Status B" verliehen. Sie kann sich demzufolge bei den Sitzungen des Wirtschafts- und Sozialrates mit beratender Stimme vertreten lassen (10) und ist wieder Studienorgan des Rates für alle Fragen, die in ihren Aufgabenbereich fallen (11). Durch ihre Verbindungen zu anderen nichtstaatlichen Organisationen nimmt sie bei den UN eine wichtige Stellung ein (12).

2) Unterorganisationen des Wirtschafts- und Sozialrates

Zur Untersuchung bestimmter Fragen kann der Wirtschafts- und Sozialrat Kommissionen einrichten (13). Von dieser Möglichkeit wurde Gebrauch gemacht bei der Errichtung der Fachkommissionen für einzelne Aufgabengebiete (14), von denen hier die Kommission für Verkehrs- und Transportwesen (15) genannt werden soll, und bei der Errichtung der Wirtschaftskommissionen für bestimmte Gebiete (16), von denen zur Zeit vier bestehen, nämlich

- 1) Die Wirtschaftskommission für Europa (17) in Genf,
- 2) Die Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten (18) in Bangkok (Thailand),
- 3) Die Wirtschaftskommission für Lateinamerika (19) in Santiago (Chile) und
- 4) Die Wirtschaftskommission für Afrika (20) in Addis-Abeba (Abessinien).

1) Die Wirtschaftskommission für Europa

Sie wurde im Dezember 1946 durch Beschluß der Generalversammlung der UN geschaffen und begann im Mai 1947 ihre Arbeit in Genf (21). Die Kommission verfügt über Spezialausschüsse, von denen der Binnenverkehrsausschuß (22) be-

(10) Ziff. 21 des Beschlusses vom 27.2.1950

(11) Ziff. 24 des Beschlusses vom 27.2.1950

(12) Harrand, aaO., S. 23

(13) Art. 68 der Charta

(14) Vgl. die Zusammenstellung in Yearbook of the UN 1956, S. 152

(15) Commission for Transport and Communication

(16) Regional Economic Commissions, vgl. Haustein, IR, S. 42

(17) Economical Commission for Europe - ECE -

(18) Economical Commission for Asia and Far East - ECAFE -

(19) Economical Commission for Latin-America - ECLA (CEPAL) -

(20) Economical Commission for Africa - ECA -

(21) Sie sollte die Nachkriegsorganisationen wie Zentralamt für europäische Binnentransporte (European Central Inland Transport Organization - ECITO -) ablösen; Haustein, IR, S. 42

(22) Comité des Transports Intérieurs - CTI -

sonders interessiert (23). Sein Aufgabenbereich umfaßt den gesamten Binnenverkehr; er ist ermächtigt, den Regierungen Empfehlungen für bestimmte Fragen zu geben, kann aber selbst keine direkten Maßnahmen ergreifen (24).

Hier ergeben sich zahlreiche Berührungspunkte zu den Arbeiten der UIC. Sie nimmt an den Sitzungen der Arbeitsgruppen des Binnenverkehrsausschusses teil (25). Die Sekretariate beider Organisationen unterhalten zueinander enge Beziehungen (26) (27). Umgekehrt ist die UIC Studienorgan des Ausschusses und untersucht für ihn bestimmte Fragen. Innerhalb des Ausschusses be-
fassen sich die Vertreter der UIC und Vertreter von Nichtmitgliedsverwaltungen, insbesondere der USA und der UdSSR, in einer 1955 gegründeten Sachverständigengruppe mit technischen Fragen des Eisenbahnwesens (28) (29).

2, 3 u. 4) Die Wirtschaftskommissionen für Asien und den Fernen Osten,
für Lateinamerika und für Afrika

Diese Kommissionen sind ähnlich organisiert wie die Parallelorganisation für Europa und beschäftigen sich in Unterkommissionen auch mit dem Eisenbahnwesen (30), wenngleich bisher nur die ECAFE einen Binnenverkehrsausschuß besitzt. Auch zu ihnen bestehen zahlreiche Verbindungen. Die Kommissionen wenden sich an die UIC bei der Untersuchung von Fragen, die auf dem Eisenbahngebiet liegen, erhalten von dort Auskunft und Unterlagen und nehmen an ihren Tagungen teil (31). Die hier aufgezeigten Beziehungen zwischen UIC und den Unterorganisationen der Vereinten Nationen zeigen be-

(23) Vgl. le Vert, Die Wirtschaftskommission für Europa in ZUIC 1957, S.224

(24) Ziff.1 der Satzung des CTI, abgedr.in Haustein-Pschirrer, S.601. Er arbeitet in drei Unterausschüssen für Eisenbahnen, Straßen u. Binnenwasserstraßen.

(25) Harrand, aaO., S.23

(26) Der Ausschuß ist darauf bedacht, keine Arbeiten zu erledigen, die zur Zuständigkeit der UIC gehören; le Vert, S.225

(27) Auf Anregung des Ausschusses basiert bspw. das Abkommen v. 1.1.1951; le Vert, aaO., S.228

(28) ZUIC 1958, S.27,289 u.293 und ZUIC 1955, S.150

(29) An weiteren Leistungen der ECE sei das Abkommen zur Erleichterung des Grenzübergangs von 1952 erwähnt (vgl. Seiermann, Jahrbuch 1960, S.19)

(30) Yearbook of the UN 1956, S.196 und 1955, S.150

(31) Bspw. sei genannt: Die Studienreise asiatischer Eisenbahnbeamter nach Europa im Jahre 1952 (Harrand, S.24) und der Aufbau der Unterrichtszentrale Lahore (Pakistan)

sonders deutlich, welches Ansehen die UIC bei den Regierungen und deren Organisationen in aller Welt genießt.

B. Europäische Organisationen

Ähnlich sind die Verhältnisse im europäischen und besonders im westeuropäischen Raum gestaltet, wo im Zuge der Integration zahlreiche neue Organisationen geschaffen worden sind. Bei den westeuropäischen Zusammenschlüssen sind diejenigen, die ganz Westeuropa oder eine Mehrzahl dieser Staaten umfassen, von denjenigen zu unterscheiden, die sich nur auf die sechs zentral-europäischen Staaten beziehen.

Von den ersteren Zusammenschlüssen interessieren hier

1) Die europäische Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit. Diese Organisation (32) wurde 1948 geschaffen. Sie ist aus dem "Europäischen Wiederaufbauprogramm" (33) der USA und dessen "Verwaltung für wirtschaftliche Zusammenarbeit" (34) hervorgegangen (34a). Als permanente Regierungskonferenz beschäftigt sie sich mit der europäischen Wirtschaft (35). Von den Ausschüssen ist hier der Binnenverkehrsausschuß interessant, der sich bereits mit der Modernisierung des Reiseverkehrs befaßt (36). In Zusammenhang mit seiner Tätigkeit ist die UIC zur Prüfung der die Eisenbahnpolitik betreffenden Probleme herangezogen worden. Die Arbeiten der Organisation auf dem Verkehrsgebiet werden heute jedoch zumeist von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (37) wahrgenommen, besonders hervorzuhebende Beziehungen zur UIC bestehen daher derzeit nicht.

(32) Organization for European Economic Cooperation - OEEC -

(33) European Recovery Program (Marshall-Plan) - ERP -

(34) Economic Cooperation Administration - ECA -

(34a) In Zukunft wird ihre Tätigkeit von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organization for Economic Cooperation and Development - OECD -) als Nachfolgeorganisation fortgesetzt.

(35) Europa-Taschenbuch, S.59

(36) Haustein-Pschirrer, S.615

(37) Haustein-Pschirrer, S.615. Die OEEC verfügt z. Zt. nur über Ausschüsse für See- und Fremdenverkehr.

2) Die europäische Verkehrsministerkonferenz

Die Konferenz der europäischen Verkehrsminister (38) vereinigt die Minister von siebzehn europäischen Ländern. Sie wurde auf Grund einer von der OEEC einberufenen Binnenverkehrskonferenz als ständige Einrichtung geschaffen und nahm ihre Arbeit im Oktober 1953 auf (39). Aufgabe der Konferenz ist es, Entschliefungen zu fassen (40), um den europäischen Binnenverkehr zu möglichst rationeller Produktivität zu steigern und die Arbeiten der bestehenden internationalen Organisationen zu koordinieren und zu fördern. In allen diesen über technische Probleme hinausgehenden Fragen arbeitet die Konferenz (41) nicht nur mit dem europäischen Wirtschaftsrat, dem ihre Mitglieder mit einer Ausnahme angehören, sondern auch mit der UIC eng zusammen. Diese sichert bei der Konferenz, zu der sie Vertreter entsendet (42), die Belange der Eisenbahnen und wahrt deren Interessen gegenüber den in der CEMT beteiligten Regierungen (43). In der Zusammenarbeit mit der Konferenz ist die UIC wiederum deren Studienorgan; ihre Denkschriften werden vom Ministerrat der CEMT ausgewertet, die Minister realisieren in ihren Ländern die betreffenden Schlußfolgerungen, so daß die UIC von daher Einwirkungen auf die Eisenbahnpolitik der Länder treffen kann (44).

3) Der Europarat

Der Europarat (45) wurde 1949 auf Anregung der im Brüsseler Pakt zusammengeschlossenen Staaten geschaffen. Seine Aufgaben liegen in der Verwirklichung eines engeren Zusammenschlusses seiner Mitglieder, um die

(38) Conférence Européenne des Ministres des Transports - CEMT -

(39) Hausteiu, IR, S.200

(40) Bindende Beschlüsse und Mehrheitsentscheidungen sind nicht vorgesehen; Ottmann, Arch.f.Eis. 1958, S.4

(41) Neben dem Ministerrat seien die Sitzungen des "Ausschusses der Stellvertreter" genannt, die hohe Beamte der Verkehrsministerien in häufigen Tagungen zusammenfaßt, um die Beschlüsse des Ministerrates zu realisieren; vgl. Seiermann, Jahrbuch 1960, S.20 f.

(42) Auch hier ist der Generalsekretär der UIC beteiligt

(43) Die Bedeutung einer derartigen Interessenvertretung wurde bereits mehrfach unterstrichen.

(44) Beispiele der Zusammenarbeit sind die Gründung der Eurofima und die Resolution über die Finanzlage der Eisenbahnen, die auf dem Bericht der UIC beruht

(45) Conseil de l'Europe - CE -

gemeinsamen Ideale und Grundsätze zu fördern und den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt zu begünstigen (46).

Ein besonderer Verkehrsausschuß des Europarates besteht zur Zeit nicht, doch haben sich dessen Wirtschaftsausschuß und die beratende Versammlung mit verschiedenen Plänen zur Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde befaßt (47). Sind also besondere Beziehungen zwischen Europarat und UIC zur Zeit nicht gegeben, so hat jedoch auch dieser sich gelegentlich schon der UIC als Studienorgan bedient (47).

4) Die Organisationen der sechs europäischen Staaten (48),
Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl und
Europäische Wirtschaftsgemeinschaft

Von den Organisationen der sechs zentraleuropäischen Länder, der sogenannten kleineuropäischen Staaten, die in Zusammenhang mit dem Europarat stehen (49), nämlich der Europäischen Atomgemeinschaft, der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, sind die beiden letzteren in diesem Zusammenhang interessant.

Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (50) geht auf den Schuman-Plan zurück, der durch den Vertrag über die Gründung der EGKS vom 18.4. 1951 verwirklicht wurde. Aufgaben der Montanunion sind der Aufbau eines gemeinsamen Marktes auf dem Kohle- und Stahlsektor (51) und die Ausweitung der Wirtschaft, Steigerung der Beschäftigung und Hebung des Lebensstandards der beteiligten Länder (52). Die Montanunion, die die erste supranationale Organisation war, beschäftigt sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens

(46) Art. 1 der Satzung des CE in Hausteint-Pschirrer, S. 623

(47) Sie sind als "Bonnetousplan", "van de Kieftplan" und "Lemaireplan" bekannt, aber bisher nicht realisiert worden; vgl. Hausteint, IR, S. 115 f. und Harrand, S. 24

(48) Die beiden anderen Wirtschaftsorganisationen, die Europäische Freihandelszone (European Free Trade Area - EFTA -) und Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (SEV- Comecon) sollen nur erwähnt werden, da sie keine Beziehung zur UIC haben

(49) Sie sind dessen "Realisationen beschränkter Anwendung"

(50) Communauté Européenne de Charbon et d'Acier, CECA-EGKS

(51) Art. 1 EGKS- Vertrag

(52) Art. 2 EGKS- Vertrag

besonders mit den Transporttarifen (53). Aufgabe der Gemeinschaft ist es hier, die ungerechte unterschiedliche Behandlung einzelner Gruppen von Verkehrsmittelbenutzern durch "diskriminierende Tarife" zu verhindern. Nach dem sogen. "Kapteyen-Bericht" (54) beschäftigt sich die EGKS weiters mit Problemen der Verkehrskoordination.

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (55) wurde am 25.3.1957 in Rom gegründet, um durch einen gemeinsamen europäischen Markt der Mitgliedstaaten die wirtschaftlichen Verhältnisse in den sechs Ländern zu verbessern und enge Beziehungen zwischen diesen herzustellen (56). Sie beschäftigt sich mit allen Problemen der Wirtschaft und verfolgt eine gemeinsame Verkehrspolitik (57). Der Verkehrsausschuß der mit den beiden anderen Gemeinschaften EGKS und Euratom gemeinsamen Versammlung befaßt sich mit Fragen des Eisenbahnverkehrs, insbesondere wieder mit dem Verbot tariflicher Diskriminierung (58). Haben beide europäischen Gemeinschaften schon von daher zahlreiche Beziehungen zum Eisenbahnwesen, so werden hiervon in der UIC vornehmlich die entsprechenden sechs Mitgliedsbahnen betroffen. Diese haben sich im Hinblick auf die Gründung der Wirtschaftsgemeinschaft innerhalb des Verbandes zu einer "Gruppe der Sechs" zusammengeschlossen und pflegen in diesem Rahmen für die UIC die Beziehungen zu den europäischen supranationalen Gemeinschaften.

IV. Internationale nichtstaatliche Organisationen, die sich mit Fragen befassen, die in Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen

Bei der Vielzahl internationaler Zusammenschlüsse, die sich in dieser oder jener Form mit Fragen des Eisenbahnwesens, teilweise nur in Randgebieten, beschäftigen, muß es genügen, einen kurzen Überblick über die in Frage kommenden Organisationen und deren Tätigkeiten zu geben.

1. Die Internationale Handelskammer

Die Internationale Handelskammer (1) umfaßt Wirtschafts- und Handelsorga-

(53) Vgl. Art. 70 EGKS-Vertrag

(54) Vgl. Arch.f. Eis. 1958, S. 389

(55) Communauté Economique Européenne (CEE) - Gemeinsamer Markt - EWG

(56) Art. 2 EWG-Vertrag

(57) Art. 74 und 84 EWG-Vertrag

(58) Art. 4 EWG-Vertrag

(1) Chambre de Commerce Internationale - CCI od. IHK -

nisationen aus 59 Ländern der Erde (2). Sie bearbeitet in vier Abteilungen alle Fragen der internationalen Wirtschaft, des Handels und des Verkehrs (3).

Die UIC arbeitet mit dieser Institution zusammen und nimmt an den Arbeiten des Verkehrskordinierungskomitees und des allgemeinen Verkehrsausschusses aktiv teil (4).

2. Der Internationale Verein für öffentliches Verkehrswesen

Der Internationale Verein für öffentliches Verkehrswesen (5) umfaßt Unternehmen, die sich mit dem Betrieb von Eisenbahnen lokaler Bedeutung (6) befassen (7). Er beschäftigt sich mit Problemen des städtischen, des Vororts- und des interurbanen Verkehrs sowie mit dessen Förderung in technischer und wirtschaftlich-kommerzieller Hinsicht und umfaßt öffentliche Verkehrsunternehmen in 21 Ländern.

Da zwischen der UIC und dem Verein für öffentliches Verkehrswesen sich besondere Berührungspunkte dadurch ergeben, daß die UIC auch Nahverkehrsträger umfassen kann (8), wurde zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen Ende 1958 eine besondere Vereinbarung getroffen (9). Sie sieht einen Dokumentenaustausch sowie ständige Verbindungen der beidseitigen Sekretariate vor. Ferner können sich beide Organisationen jeweils auf den Arbeitssitzungen der anderen vertreten lassen und bei entsprechendem Bedürfnis gemeinsame Studiengruppen einrichten.

3. Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagenbesitzer

Die Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagenbesitzer (10)

-
- (2) Yearbook of Int.Org., S.651
 - (3) Yearbook of Int.Org., S.653. Mit Verkehrsfragen befaßt sich insbes. die dritte Abteilung mit ihren Kommissionen für die einzelnen Verkehrszweige
 - (4) Haustein-Pschirrer, S.1199; Harrand, S.24 u. ZUIC 1960,340
 - (5) Union Internationale des Transports Publics - UITP -
 - (6) insbes. Straßenbahnen u. ä.
 - (7) Im Jahre 1885 gegründet, nannte er sich später Union Int.des Tramways, des Chemins de Fer d'Intérêt local et des Transports Publics Automobiles, vgl. Yearbook of Int.Org., S.739
 - (8) als angeschl. Verwaltung nach Art.6 der Verbandssatzung, s. z.B. London Transport Exekutive
 - (9) Abgedr. in ZUIC 1958, S.316

umfaßt die Verbände der Privatwageninteressenten verschiedener europäischer Länder (11). Ihre Aufgaben liegen in der Vereinheitlichung der Bedingungen für die Einstellung und den Verkehr mit Privatgüterwagen und in der Interessenwahrung auf diesem Gebiet (12). Die Union und die UIC arbeiten in allen Privatgüterwagenangelegenheiten zusammen, dementsprechend hat die UIC die Vorschriften über die Beförderung von Privatgüterwagen besonders geregelt (13).

4. Das Internationale Behälterbüro

Das Internationale Behälterbüro (14) ist ein Studien- und Verbindungsorgan für Konstrukteure, Beförderungsunternehmen und Benutzer von Behältern und Ladeplatten (Paletten); es bearbeitet alle mit der Verwendung dieser Transportmittel in Zusammenhang stehenden Fragen (15). Die UIC nimmt als Mitglied des Behälterbüros (16) an dessen Arbeiten teil. Sie hat in verschiedenen Merkblättern die Bedingungen für die Verwendung der Behälter im internationalen Verkehr geregelt (17) und ist derzeit bemüht, einen für Land- und Wassertransporte verwendbaren Behälter zu schaffen (18).

5. Die Internationale Normenorganisation

Die Internationale Normenorganisation (19) bemüht sich um die einheitliche Normung im Hinblick auf den internationalen Güterwagenaustausch (20) und umfaßt Normenorganisationen zahlreicher Länder.

Beziehungen zur UIC ergeben sich auf dem Gebiet der UIC-Normen- und Lieferungsbedingungen. Das Verhältnis zwischen beiden Organisationen ist in

(10) Union Internationale d'associations de propriétaires des wagons particuliers - UIAP od. UIP -

(11) Sie ist Gesellschaft schweizerischen Rechts

(12) Yearbook of Int.Org., S.742

(13) Beide Organisationen geben gemeinsam ein Nachschlagewerk über Privatgüterwagen heraus; ZUIC 1958, S.29

(14) Bureau International de containers - BIC -

(15) Art.1 der Satzung des BIC; Haustein-Pschirrer, S.1211 ff.

(16) Harrand, S.14; Yearbook of Int.Org., S.730

(17) UIC-Merkblatt 273, 275, 436, 590

(18) ZUIC 1959, S.111 (116)

(19) International Standardization Organization - ISO -

(20) Yearbook of Int.Org., S.767

einem "modus vivendi" geregelt (21). Beide Organisationen lassen sich hier-nach (22) zur Unterrichtung bei der anderen Organisation vertreten (23). Die UIC-Lieferungsbedingungen werden im gegenseitigen Benehmen aufgestellt (24), die ISO kann sie als Empfehlungen in Kraft setzen.

6. Die elektrotechnischen Organisationen

Hier kommen in Betracht

- a) Der Internationale beratende Ausschuß für das Fernschreib- und Fern-sprechwesen (25),
- b) der Internationale gemischte Ausschuß für Fragen der elektrischen Zug-förderung (26),
- c) der Internationale Elektrotechnische Ausschuß (27),
- d) der internationale gemischte Ausschuß für die Erfahrungen über den Schutz von Erdkabeln (28),
- e) der internationale Sonderausschuß für die Funkstörungen (29).

Zu diesen Organisationen, deren Arbeiten in vielfältiger Beziehung zum Eisenbahnwesen stehen, unterhält die UIC bereits seit längerem Beziehungen (30). Sie nimmt durch ihren V. Ausschuß ständig an den Arbeiten dieser Orga-nisationen teil und gibt diesen in Verbindung mit dem Generalsekretär ihre Stellungnahme zu den dort behandelten Fragen. Vorschläge jener Organisatio-nen werden vom V. Ausschuß überprüft und dem Geschäftsführenden Ausschuß vorgelegt (31).

(21) UIC-Merkblatt A 22

(22) Ziffer 1 der Vereinbarungen, UIC-Merkblatt A 22

(23) Die ISO nimmt an den Tagungen der technischen Ausschüsse teil

(24) Ziffer 3 der Vereinbarungen, UIC-Merkblatt A 22

(25) Comité Consultatif International Téléphonique et Télégraphique CCITT
(durch Zusammenlegung von CCIF und CCI geschaffen, vgl. ZUIC 1958,
S. 28).

(26) Comité Mixte International du Matériel de traction électrique - CMT -

(27) Commission Electrotechnique internationale - CEI -

(28) Commission Mixte pour les Expériences relatives à la protection des
lignes souterraines - CMI -

(29) Comité International Spécial des Perturbations Radiophoniques -
CISPR -

(30) Harrand, aaO., S. 24

(31) UIC-Merkblatt A 10, Abt. B

7. Organisationen anderer Verkehrsträger

Hier unterhält die UIC Beziehungen zum Internationalen Luftverkehrsverband (32), zu dessen Arbeiten sich Berührungspunkte in Fragen des kombinierten Verkehrs "Schiene-Luft" ergeben. Seitens dieses Verbandes ist die UIC, die sich durch die SNCB vertreten läßt (33), besonders "anerkannt" worden (34). Auch zur "Internationalen Organisation für die zivile Luftfahrt" (35), von der sie ebenfalls "anerkannt" worden ist, unterhält die UIC Beziehungen.

Weiterhin bestehen Verbindungen zum "Internationalen Straßenverkehrsverband" (36), die sich nicht nur auf Fragen der Harmonisierung des Verkehrs beziehen, sondern auch durch die Vertretung des Internationalen Verbandes für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen seitens der UIC gekennzeichnet sind. Zu den Organisationen für Fremdenverkehr, wie "Internationale Allianz für den Fremdenverkehr" (37), "Internationaler Verband der amtlichen Organe des Fremdenverkehrs" (38) und "Internationaler Reisebüroverband" (39) bestehen ebenfalls zahlreiche Berührungspunkte. Die Verbindungen zu letzteren Organisationen werden für die UIC von der Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen gepflegt (40).

8. Internationale Organisationen der Eisenbahner

Schließlich seien noch die internationalen Organisationen der Eisenbahner erwähnt, zu denen naturgemäß ebenfalls Beziehungen bestehen. Hier seien genannt (41):

- Der Internationale Verband der Eisenbahn-Alkoholgegner,
- Die Internationale Sportunion der Eisenbahner (42),

(32) International Air Transport Association - IATA -

(33) ZUIC 1951, S.557

(34) Diese "Anerkennung" ist für die UIC selbstverständlich ohne rechtliche Bedeutung

(35) International Civil Aviation Organization - ICAO -

(36) International Road Transport Union - IRU -

(37) Alliance Internationale du Tourisme - AIT -

(38) International Union of Official Travel Organizations - UIOOT -

(39) International Federation of Travel Agencies - FIAV -

(40) ZUIC 1951, S.498 f. und 472, Art.1 der CIPCE-Satzung

(41) Haustein, IR, S.105

(42) Die UIC hat für sie einen Wanderpreis gestiftet, vgl. ZUIC 1956,

- Der Internationale Verband der Eisenbahntouristenvereine,
- Die Internationale Vereinigung der Eisenbahner für Kunst und Kultur.

Diese Übersicht zeigt, wie vielfältig die Verbindungen der UIC zu anderen Organisationen sind. Sie zeigt auch, wie eng die internationalen Verflechtungen sind und wie groß das Aufgabenfeld (43) ist, das in der Anknüpfung und Pflege der Kontakte zwischen allen diesen Organisationen liegt. Die Wahrnehmung dieser Aufgaben erfordert bei der UIC besondere Anstrengungen in Arbeit und Aufwand. Diese Vertretungstätigkeit zählt aber zu den wichtigsten Aufgaben des Verbandes, dessen Mitglieder besondere Vorteile daraus ziehen, daß eine gemeinsame Zentralstelle sich um die Pflege der auswärtigen Beziehungen bekümmert. Der hier zu bewältigende Aufgabenbereich, der sich sicherlich in Zukunft weiter ausdehnen wird, trägt seine vielfältige Frucht in der gegenseitigen Mitarbeit und der gemeinsamen Zusammenarbeit zum Nutzen der Mitglieder aller Verbände und der Allgemeinheit (44).

(43) Es ist, wie erwähnt, vornehmlich dem Generalsekretär übertragen
(44) Harrand, aaO., S.24

IV. TEIL

SCHLUSSWORT

In dieser Studie wurde versucht, ein Bild von dem Gesamtkomplex des Internationalen Eisenbahnverbandes - UIC - zu entwickeln und einen Überblick über seine Organisation, seine Aufgaben und sein Wirken zu geben. Es wurde der Versuch unternommen, die vielfältigen Verbindungen und Verflechtungen in den Beziehungen dieser weitgespannten Organisation der Eisenbahnunternehmen zu anderen staatlichen und nichtstaatlichen Zusammenschlüssen zu beleuchten.

Aus den Ausführungen erhellt, welche Rolle die internationale Eisenbahngesamtheit, die "konzernähnliche" UIC im Welteisenbahnverkehr spielt und welche Wirkungen sich aus ihrer Tätigkeit für ihre Mitglieder ergeben. Es darf noch einmal festgestellt werden, daß die Tätigkeit dieses Verbandes, dessen Aufgabenbereich in der Verbesserung der internationalen Beziehungen der Eisenbahnen zueinander liegt, ihre Auswirkungen bis in jedes Landesnetz einer zugehörigen Verwaltung hat. In der gemeinschaftlichen internationalen Arbeit der an ihren nationalen Rahmen gebundenen Unternehmen und im Gebrauch der gemeinsam erarbeiteten Forschungsergebnisse und Lösungen werden die Grundlagen für die Erhaltung und Verbesserung der internationalen Verkehrsbeziehungen geschaffen und gewährleistet; für jeden Teilnehmer wirft diese Zusammenarbeit reichliche Früchte ab.

Festzustellen bleibt, daß sich der Aufgaben- und Tätigkeitsbereich der UIC ständig vergrößern und weiterentwickeln wird. Sah sie sich ursprünglich nur einer Aufgabe, der Verbesserung der Bedingungen für Anlage und Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr, gegenüber, so sind die von den Mitgliedern erhofften Ziele mit der Übertragung der Koordinationsaufgabe und der Vertreterstellung für die nichtstaatlichen Zusammenschlüsse der Eisenbahnen wesentlich weitergesteckt worden. In dieser Form stellt sich der Internationale Eisenbahnverband als eine gemeinschaftliche Institution der Eisenbahnen dar, die in der Lage ist, alle Aufgaben, die von allen oder von einzelnen Mitgliedern an sie herangetragen werden, zu bearbeiten. Gleichzeitig ist er als Interessenverband der Eisenbahnen dazu berufen, deren Stellung in der Verkehrswirtschaft zu wahren und zu verbessern. In der Vertretung der Eisenbahnen gegenüber den Konkurrenten und gegenüber den Regierungen, und zwar in schlagkräftiger Verteidigung berechtigter Ansprüche wie in konstruktiver Zusammenarbeit zur Erreichung gemeinsamer Ziele,

wird in Zukunft die Hauptaufgabe des Verbandes liegen; hier hat der Zusammenschluß der in ihrer wirtschaftlichen Existenz allenthalben bedrohten Eisenbahnen seinen besonderen Sinn erhalten.

In neuer Organisationsform und in der besonders betonten Internationalität der Zusammensetzung seiner leitenden Organe wird die UIC die ihr von den Mitgliedern gestellten Aufgaben erfüllen. Maßgebend dafür wird und muß das Bestreben sein, als Fachverband sich von allen politischen Bestrebungen zu enthalten und sich als Arbeits-, Koordinierungs- und Vertretungsorgan seiner Mitglieder um die gestellten Aufgaben zu bemühen. Jede politische Festlegung müßte sich zwangsläufig nachteilig auswirken, die harmonische Zusammenarbeit der Mitglieder stören und dem Einvernehmen abträglich sein. In der fachlichen Zusammenarbeit an dem gemeinsamen Ziel können die Verschiedenheiten politischer Auffassungen auch außer acht gelassen werden, daher werden hier am ehesten Ergebnisse erzielt, die alle Mitglieder befriedigen. Es bleibt zu hoffen, daß die UIC auch weiterhin der politisch neutrale Interessenverband bleibt, der sie bisher mit Erfolg gewesen ist.

Im Verhältnis zu den Mitgliedern muß sie der föderative Zusammenschluß sein, der die Autonomie der Mitglieder achtet und diese nur in bestimmten, durch formelle Verfahren gesicherten Fällen zur Beachtung allgemein gültiger Entscheidungen verpflichtet. In diesen Relationen muß das Prinzip des ausgeglichenen Kräfteverhältnisses, das in der Zusammensetzung der leitenden Organe zutage tritt und weder politische noch geographische, noch historische Machtstellungen kennt, beibehalten und gefördert werden. In völliger Gleichberechtigung wird am besten die bewährte internationale Einmütigkeit gefunden, hier wird die Atmosphäre des Vertrauens und gegenseitiger Wertschätzung bestehen, die für die Lösung gemeinsamer Probleme Grundbedingung ist. Auch auf die Bedeutung, die die persönliche und gesellschaftliche Kontaktnahme der Beamten für die fachliche Zusammenarbeit hat, darf nochmals hingewiesen werden.

So bleibt zu hoffen, daß der Internationale Eisenbahnverband, der auf nunmehr vierzigjähriges Tätigsein zum Wohle der Eisenbahnverwaltungen in aller Welt zurückblicken kann, im Geiste internationaler Solidarität weiterarbeiten und mit dazu beitragen wird, in der Förderung der internationalen Beziehungen auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs Länder und Menschen einander näherzubringen.

ANHANG

Anlage I

Übersicht über den Aufbau des Internationalen Eisenbahnverbandes - UIC -
(Nach Tuja, Arch.f. Eis., 1959, S.475)

Leitende Organe

Generalversammlung



Geschäftsführender Ausschuß



Generalsekretariat



Leitung und Aufsicht

Arbeitsausschüsse



I - Personenverkehr

V - Maschinentechn. Dienst

II - Güterverkehr

VI - Allgem. Untersuchungen

III - Abrechnung, Finanzen,
Statistik

VII - Bahnanlagen

IV - Betriebsführung

VIII - Rechtsfragen



Ämter, Büros und Zentralstellen

Forschungs- und Versuchsamt

Zentralausgleichsbüro

ORE Utrecht

BCC Brüssel

Informations- und Publizitäts-
zentrale der europ. Eisenbahnen

Intern. Dokumentenbüro

CIPCE Rom

BDC Paris

Intern. Eisenbahnfilmbüro

BFC Paris



Angeschlossene Verbände

Internationaler Verband für
den bahnärztlichen Dienst



UIMC



Koordination und Ausrichtung

Teilnehmende Verbände

Intern. Eisenbahntransportkomitee CIT
 Europ. Güterzugfahrplankonferenz LIM
 Inter. Personen- und Gepäckwagen-
 verband RIC
 Intern. Güterwagenverband RIV
 Verband für die Straßenverkehrs-
 dienste der europ. Eisenbahnen
 URF

Sonstige zum Komplex der UIC gehörende Organisationen

Europäische Reisezug-Fahrplan-Kon-
 ferenz CEH
 Interfrigo-Gesellschaft
 Eurofima
 Europ-Güterwagengemeinschaft
 Trans-Europ-Express-Marchandises -
 TEEM
 Vereinigung für die int. Fahrvergün-
 stigungen des Eisenbahnpersonals
 FIP

Verbindungen

Staatl. Organisationen

Vereinte Nationen mit
 Wirtschafts- u. Sozialrat
 ECOSOC u.
 Wirtschaftskommissionen
 ECE
 ECAFE
 ECLA
 ECA
 OECD (fr. OEEC)
 Europ. Verkehrsminister-
 konferenz - CEMT
 Europarat CE
 Organisationen der
 sechs Länder:
 Europ. Gemeinschaft für
 Kohle und Stahl EGKS
 Europ. Wirtschaftsgemein-
 schaft EWG

Gemischte Orga- nisationen

Intern. Eisenbahn-
 kongreßvereini-
 gung AIC
 Panamerikanischer
 Eisenbahnkongreß-
 verband PARCA

Nichtstaatliche Organisa- tionen

Internationale
 Handelskammer CCI
 Intern. Verein für öffentl.
 Verkehrswesen UITP
 Intern. Union der Verbände
 der Privatgüterwagenbesitzer
 UIP
 Internationales Behälterbüro
 Intern. Normenorganisation ISO
 Elektrotechn. Organisationen:
 CCITT
 CEI
 CISPR
 CMI
 CMT
 Organisationen anderer Ver-
 kehrsträger:
 IATA
 ICAO

Verband der Technischen	IRU
Einheit im Eisenbahnwesen	AIT
UT	UIOOT
Berner Union	FIAV
Organisation für die	Internationale Eisenbahnerorganisatio-
Zusammenarbeit der	nen
Eisenbahnen OSShD	und andere
und andere.	

Anlage II

Verzeichnis der Mitglieder des Internationalen Eisenbahnverbandes
(Stand vom 1.4.1960)

1. Mitgliedsverwaltungen

Bezeichnung der Verwaltung (+ = Gründerverwaltung)	Stimmenzahl in Generalversamm- lung/Arbeitsaus- schüssen (UIC- Merkbl. A 13)	Betriebslänge in Kilometern
Äthiopien		
Französisch-äthiopische Eisenbahngesell- schaft Dschibuti - Addis Abeba	0,4/1.1	784
Algerien		
Algerische Eisenbahnen Chemins de Fer Algériens CFA	3 /1.6	4.365
Belgien		
Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen SNCB +	3 /1.6	4.939
ehem. Belgisch - Kongo		
Eisenbahngesellschaft		
Unterer Kongo - Katanga	0.4/)	2.612
Betriebsverwaltung für Kolonialtransporte	)	
Office d'Exploitations des Transports	) 0.8	
Coloniaux	)	
OTRACO	0.4/)	630

Bulgarien			
Bulgarische Staatsbahnen	BDZ +	3 / 1.6	3.360
Dänemark			
Dänische Staatsbahnen	DSB +	2 / 1.4	1.737
Deutschland			
Deutsche Bundesbahn	DB +	11 / 2.8	30.934
a) b)		vorl.!	
Deutsche Reichsbahn	DR +	8 / 2	16.094
Finnland			
Finnische Staatsbahn	VR +	3 / 3.6	5.105
Frankreich			
Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen	SNCF +	11 / 3.2	39.500
Griechenland			
Griechische Staatsbahnen	SEK +	2 / 1.4	1.695
Großbritannien			
Britische Eisenbahnen	BR +	11 / 3.2	30.366
Indien			
Indische Staatsbahnen		1.1 / 1.2	55.914
Iran			
Iranische Staatsbahnen		3 / 1.6	3.457
Irland			
Irische Verkehrsgesellschaft		0.5 / 1.1	3.450
Israel			
Israelische Staatsbahnen		1 / 1.2	631
Italien			
Italienische Staatsbahnen	FS +	8 / 2.6	16.628
Japan			
National-Eisenbahnen Japans	JNR	1.1 / 1.2	20.357
Jugoslawien			
Jugoslawische Eisenbahnen	JDZ +	6 / 2.2	11.780

Kanada (einschl. Neufundld. u. Teilen der USA)		
Kanadische Nationalbahnen CNR	1.1 / 1.2	38.947
Libanon		
Eisenbahngesellschaft Damas-Hama und Anschlußstrecken:		
- der Gesellschaft im Libanon über- tragene Strecken		
- von der Gesellschaft betriebenes Staatsbahnnetz (Nakoura-Beyrouth- Tripoli)		
DHP	1 / 1.2	413
Luxemburg		
Nationalgesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen		
	1 / 1.2	393
Mali-Föderation		
Föderale Verwaltung der Eisenbahnen Malis		
	0.4 / 1.1	1.679
Marokko		
Eisenbahngesellschaft Marokkos CFM		
	1.3 /)	
Französisch-spanische Eisenbahn- gesellschaft Tanger - Fez TF		
	) 1.4 0.7 /)	1.441
Mexico (ausgetreten)		
(Nationalbahnen Mexicos)	(1.3) / (1.3)	(12.000)
Niederlande		
Niederländische Eisenbahnen AG		
NS +	3 / 1.6	3.223
Norwegen		
Norwegische Staatsbahnen		
NSB +	3 / 1.6	4.415
Österreich		
Österreichische Bundesbahnen		
ÖBB +	4 / 1.8	5.940

Polen			
Polnische Staatsbahnen			
PKP +	9	/ 2.8	23.263
Portugal			
Portugiesische Eisenbahngesellschaft			
CP +	3	/ 1.6	3.571
Rumänien			
Rumänische Eisenbahnen CFR +	6	/ 2.2	10.780
Schweden			
Schwedische Staatsbahnen SJ +	8	/ 2.6	15.226
Schweiz			
Schweizerische Bundesbahnen			
SBB - CFF - FFS - +	2	/) (1.1)	2.910
		) 1.6	
Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg -	1	) (0.5)	247
Simplon BLS +			
Senegal			
Regie-Eisenbahnen von Senegal	-	-	-
Spanien			
Nationalverwaltung der spanischen			
Eisenbahnen RENFE +	7	/ 2.4	13.434
Syrien			
Staatl. Organisation für Planung und			
Bau der Eisenbahnen in Syrien	1	/ 1.2	600
Tschechoslowakei			
Tschechoslowakische Staatsbahnen			
CSD +	7	/ 2.4	13.128
Tunesien			
Tunesische Eisenbahngesellschaft	2	/ 1.4	1.634
Türkei			
Eisenbahnen und Häfen des türkischen			
Staates TCDD	5	/ 2	7.804 c)
Ungarn			
Ungarische Staatsbahnen MAV +	5	/ 2	8.177

- a) Einschließlich des früher selbständigen Mitglieds "Eisenbahnen des Saarlandes" (EdS), jetzige Bundesbahndirektion Saarbrücken der Deutschen Bundesbahn mit 534 km Streckenlänge
- b) 53 km der von der DB betriebenen Strecken liegen in der Schweiz, 8 km in Österreich; umgekehrt betreiben die SBB 15 km und die ÖBB 5 km in Deutschland.
- c) davon 340 km in Europa

2. Angeschlossene Verwaltungen (Art.6 der Satzung)

- 1. Verwaltung der Belgischen Marine
- 2. Internationale Schlafwagengesellschaft
(Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grand Express Européens) CIWL-ISG
- 3. Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft m.b.H. (DSG)
- 4. London Transport Executive
- 5. Internationale Eisenbahn-Kühltransport-Gesellschaft - Interfrigo
- 6. Stroomvaartmaatschappij "Zeeland"
- 7. Zentralamt der Eisenbahnen der Überseegebiete (Frankreich)
- 8. Verband Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen (VDNE)

Anlage III

Tafel zur Bestimmung der Stimmenzahl der Mitgliedsverwaltungen jedes Landes nach der Kilometerzahl der von ihnen betriebenen Strecken
(nach Art.42 der Satzung)

	bis	1.000 km	1 Stimme
von	1.001 km bis	3.000 km	2 Stimmen
von	3.001 km bis	5.000 km	3 Stimmen
von	5.001 km bis	7.000 km	4 Stimmen
von	7.001 km bis	9.000 km	5 Stimmen
von	9.001 km bis	12.000 km	6 Stimmen
von	12.001 km bis	15.000 km	7 Stimmen
von	15.001 km bis	20.000 km	8 Stimmen
von	20.001 km bis	25.000 km	9 Stimmen
von	25.001 km bis	30.000 km	10 Stimmen
von	30.001 km bis	40.000 km	11 Stimmen
von	40.001 km bis	50.000 km	12 Stimmen
	über 50.000 km		13 Stimmen

Anlage IV

Zusammensetzung der Organe der UIC

Die Organe des Internationalen Eisenbahnverbandes setzen sich aus den folgenden Eisenbahnverwaltungen zusammen (nach UIC- Merkblatt A 2):
Bezüglich der Abkürzungen vgl. Anlage V.

1. Geschäftsführender Ausschuß

Vorsitz: Großbritannien BR (ab 1963; Schweiz SBB)

Stellvertretender Vorsitz:

Deutschland DB

Polen PKP

Deutschland DR

Schweden SJ

Frankreich SNCF

Schweiz SBB

Italien FS

Tschechoslowakei CSD

Mitglieder:

Belgien SNCB	Niederlande NS
Deutschland DB	Österreich ÖBB
Deutschland DR	Polen PKP
Frankreich SNCF	Portugal CP
Großbritannien BR	Schweden SJ
Italien FS	Schweiz SBB
	Tschechoslowakei CSD
	Ungarn MAV

2. Arbeitsausschüsse

I. Ausschuß - Personenverkehr

Vorsitz: Großbritannien BR

Belgien SNCB	Norwegen NSB
Dänemark DSB	Österreich ÖBB (1)
Deutschland DB	Polen PKP
Deutschland DR	Portugal CP
Frankreich SNCF	Schweden SJ
Griechenland SEK	Schweiz SBB
Großbritannien BR	Schweiz BLS
Italien FS	Spanien RENFE
Jugoslawien JDZ	Tschechoslowakei CSD
Marokko CFM	Türkei TCDD
Marokko TF	Ungarn MAV
Niederlande NS	

II. Ausschuß - Güterverkehr

Vorsitz: Schweiz SBB

Belgien SNCB	Polen PKP
Dänemark DSB	Portugal CP
Deutschland DB	Rumänien CFR
Deutschland DR	Schweden SJ
Frankreich SNCF	Schweiz SBB
Großbritannien BR	Schweiz BLS
Italien FS	Spanien RENFE
Jugoslawien JDZ	Tschechoslowakei CSD
Niederlande NS	Türkei TCDD
Norwegen NSB	Ungarn MAV
Österreich ÖBB	

(1) mit beratender Eigenschaft

III. Ausschuß - Finanzen, Abrechnung, Statistik

Vorsitz: Belgien SNCB

Belgien SNCB	Norwegen NSB
Bulgarien BDZ	Österreich ÖBB
Deutschland DB	Polen PKP
Deutschland DR	Portugal CP
Finnland VR	Rumänien CFR
Frankreich SNCF	Schweden SJ
Großbritannien BR	Schweiz SBB
Italien FS	Schweiz BLS
Jugoslawien JDZ (1)	Spanien RENFE
Niederlande NS	Tschechoslowakei CSD

IV. Ausschuß - Betriebsführung

Vorsitz: Italien FS

Belgien SNCB	Norwegen NSB
Bulgarien BDZ	Österreich ÖBB
Dänemark DSB	Polen PKP
Deutschland DB	Portugal CP
Deutschland DR	Rumänien CFR
Frankreich SNCF	Schweden SJ
Griechenland SEK	Schweiz SBB
Großbritannien BR	Schweiz BLS
Italien FS	Spanien RENFE
Jugoslawien JDZ	Tschechoslowakei CSD
Luxemburg CFL	Ungarn MAV
Niederlande NS	

V. Ausschuß - Maschinentechnischer Dienst

Vorsitz: Frankreich SNCF

Belgien SNCB	Italien FS
Dänemark DSB	Jugoslawien JDZ
Deutschland DB	Luxemburg CFL
Deutschland DR	Niederlande NS
Finnland VR	Norwegen NSB
Frankreich SNCF	Österreich ÖBB
Großbritannien BR	Polen PKP

(1) mit beratender Eigenschaft

Portugal CP	Spanien RENFE
Rumänien CFR	Tschechoslowakei CSD
Schweden SJ	Türkei TCDD
Schweiz SBB	Ungarn MAV
Schweiz BLS	

VI. Ausschuß - Allgemeine Untersuchungen

Vorsitz: Deutschland DB

Belgien SNCB	Niederlande NS
Bulgarien BDZ	Norwegen NSB
Dänemark DSB	Österreich ÖBB
Deutschland DB	Polen PKP
Deutschland DR	Portugal CP
Finnland VR	Rumänien CFR
Frankreich SNCF	Schweden SJ
Griechenland SEK	Schweiz SBB
Großbritannien BR	Schweiz BLS
Italien FS	Spanien RENFE
Jugoslawien JDZ	Tschechoslowakei CSD
Luxemburg CFL	Türkei TCDD
Marokko CFM	Ungarn MAV
Marokko TF	

VII. Ausschuß - Bahnanlagen

Vorsitz: Deutschland DR

Belgien SNCB	Jugoslawien JDZ
Dänemark DSB	Österreich ÖBB
Deutschland DB	Polen PKP
Deutschland DR	Schweden SJ
Finnland VR	Schweiz SBB
Frankreich SNCF	Schweiz BLS
Großbritannien BR	Spanien RENFE
Irland CIE	Tschechoslowakei CSD
Italien FS	

VIII. Ausschuß - Rechtsfragen

Vorsitz: Österreich ÖBB

Belgien SNCB	Niederlande NS
Dänemark DSB	Norwegen NSB
Deutschland DB	Österreich ÖBB
Deutschland DR	Polen PKP
Frankreich SNCF	Schweden SJ
Großbritannien BR	Schweiz SBB
Italien FS	Schweiz BLS
Luxemburg CFL	Spanien RENFE

3. Zeitweilige Ausschüsse

Sonderausschuß für die selbsttätige Kupplung

Vorsitz: Italien FS

Belgien SNCB	Italien FS
Deutschland DB	Niederlande NS
Deutschland DR	Polen PKP
Frankreich SNCF	

4. Ämter, Büros und Zentralstellen

Forschungs- und Versuchsamt des Internationalen Eisenbahnverbandes ORE

Direktionskomitee; Vorsitz: Niederlande NS

Belgien SNCB	Niederlande NS
Deutschland DB	Schweden SJ
Frankreich SNCF	Schweiz SBB
Großbritannien BR	Spanien RENFE
Italien FS	

Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen CIPCE

Direktionskomitee: "Wirtschaftswerbung" Vorsitz: Italien FS

Belgien SNCB	Italien FS
Deutschland DB	Österreich ÖBB
Finnland VR (2)	Portugal CP (2)
Frankreich SNCF	Schweiz SBB
Großbritannien BR	

-
- (2) Bezügl. Finnland VR und Portugal CP steht die endgültige Entscheidung noch aus; ZUIC 1960, S.330

Direktionskomitee "Beziehungen zur Öffentlichkeit"

Vorsitz: Schweiz SBB

Belgien SNCB	Italien FS
Deutschland DB	Niederlande NS
Frankreich SNCF	Schweiz SBB
Großbritannien BR	

Zentralausgleichsbüro BCC

Ständiger Ausschuß; Vorsitz: Belgien SNCB

Belgien SNCB	Großbritannien BR
Deutschland DB	Italien FS
Frankreich SNCF	

Internationales Büro für Dokumentation der Eisenbahnen BDC

Technischer Ausschuß; Vorsitz: Frankreich SNCF

Belgien SNCB	Italien FS
Deutschland DB	Schweiz SBB
Frankreich SNCF	Spanien RENFE

Internationales Filmbüro der Eisenbahnen BFC

Technischer Ausschuß; Vorsitz: Frankreich SNCF

Deutschland DB	Italien FS
Deutschland DR	Schweiz SBB
Frankreich SNCF	Ungarn MAV
Großbritannien BR	

Anlage V

Abkürzungen der Namen der Eisenbahnverwaltungen

BDZ	Bulgarski Darjauni Zeleznizi - Bulgarische Staatsbahnen
BLS	Berner Alpenbahngesellschaft Bern - Lötschberg - Simplon
BR	British Railways - Britische Eisenbahnen
CFA	Chemins de Fer Algériens - Algerische Eisenbahnen
CFF	Chemins de Fer Fédéraux Suisses - Schweizerische Bundesbahnen, siehe auch SBB - FFS
CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - Nationalgesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen

CFM	Chemins de Fer du Maroc - Marokkanische Eisenbahnen
CFR	Caile Ferate Rmâne - Rumänische Staatsbahnen
CIE	Coras Iompair Eireann - Irische Verkehrsgesellschaft
CNR	Canadian National Railways - Kanadische Nationalbahnen
CP	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Portugiesische Eisenbahngesellschaft
ČSD	Československé Státní Dráhy - Tschechoslowakische Staatsbahnen
DB	Deutsche Bundesbahn
DR	Deutsche Reichsbahn
DSB	Danske Statsbaner - Dänische Staatsbahnen
EdS	Eisenbahnen des Saarlandes (jetzt: Bundesbahndirektion Saarbrücken der DB)
FFS	Ferrovie Federali Svizzere - Schweizerische Bundesbahnen siehe auch CFF - SBB
FS	Ferrovie Italiane dello Stato - Italienische Staatsbahnen
JDZ	Jugoslovenske Državne Železnice - Jugoslawische Staatsbahnen - auch JZ
JNR	Japanese National Railways - Japanische Nationalbahnen
MAV	Magyar Államvasutak - Ungarische Staatsbahnen
NS	N. V. Nederlandsche Spoorwegen - Niederländische Eisenbahnen AG
NSB	Norges Statsbaner - Norwegische Staatsbahnen
PKP	Polske Koleje Państwowe - Polnische Staatsbahnen
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - Spanische Staatsbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen - siehe auch CFF - FFS
SEK	Sidirodromi Ellenikou Kratous - Griechische Staatsbahnen
SJ	Statens Järnvägar - Schwedische Staatsbahnen
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belge - Nationalgesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Française - Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen
SJD	Eisenbahnen der albanischen Volksrepublik
SZD	Sowjetische Eisenbahnen - Sowetskije Železnice Darogi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları - Verwaltung der Häfen und Eisenbahnen des Türkischen Staates
TF	Compagnie Franco-Espagnole de Chemin de Fer de Tanger à Fez - Französisch-Spanische Eisenbahngesellschaft Tanger - Fez
VR	Valtionrautatiet - Finnische Staatsbahnen

Anlage VI

Abkürzungen der Bezeichnungen der wichtigsten internationalen Organisationen und der Organe der UIC

AAR	American Association of Railroads - Amerikanischer Eisenbahnverband
AIC	Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer - Internationale Eisenbahnkongreß-Vereinigung, auch AICF abgekürzt
AIT	Alliance Internationale du Tourisme - Internationale Allianz für Fremdenverkehr
BAC	Bureau des Affaires Communes - früheres Büro für gemeinsame Angelegenheiten der UIC
BCC	Bureau Central de Compensation - Zentralausgleichsbüro der UIC
BDC	Bureau International de Documentation des Chemins de Fer - Internationales Dokumentenbüro der Eisenbahnen
BFC	Bureau International des Films des Chemins de Fer - Internationales Filmbüro der Eisenbahnen
BIC	Bureau International de Containers - Internationales Behälterbüro
CCI	Chambre de Commerce Internationale - Internationale Handelskammer
CCITT	Comité Consultatif International Téléphonique et Télégraphique - Internationaler beratender Ausschuß für das Fernschreib- und Fernsprechwesen
CE	Conseil de l'Europe - Europarat
CECA	Communauté Européenne de Charbon et d'Acier - Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl EGKS, auch Montanunion genannt
CEE	1 - Communauté Européenne Economique - Europäische Wirtschaftsgemeinschaft EWG 2 - Commission Economique pour l'Europe - Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen
CEH	Conférence Européenne des Horaires - Voyageurs Europäische Reisezugfahrplankonferenz
CEI	Commission Electrotechnique Européenne - Internationaler Elektrotechnischer Ausschuß
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports - Europäische Verkehrsministerkonferenz
CEPAL	Commission Economique pour l'Amérique Latin - Wirtschaftskommission für Lateinamerika, auch ECLA

CIM	Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemin de Fer - Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, auch IÜG
CIPCE	Centre d'Information et de Publication des Chemins de Fer Européens - Informations- und Publizitätszentrale der europäischen Eisenbahnen
CISPR	Comité International Spécial des Perturbations Radiophoniques - Internationaler Sonderausschuß für radioelektrische Störungen
CIT	Comité International des Transports par Chemin de Fer - Internationales Eisenbahntransportkomitee
CIV	Convention Internationale concernant le Transport des Voyageurs et des Bagages par Chemin de Fer - Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr, auch IÜP
CMI	Commission Mixte pour les Expériences relatives à la protection des lignes souterraines - Internationaler gemischter Ausschuß für den Erfahrungsaustausch über den Schutz von Erdkabeln
CMT	Comité Mixte International du Matériel de Traction Electrique - Internationaler gemischter Ausschuß für Fahrzeuge der elektrischen Zugförderung
Comecon	Council for Mutual Economic Aid - Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, siehe auch RGW - SEV
CTI	Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe - Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa
ECA	1 - Economic Cooperation Administration - Verwaltung für wirtschaftliche Zusammenarbeit des Marshallplans 2 - Economic Commission for Africa - Wirtschaftskommission für Afrika der Vereinten Nationen
ECAFE	Economic Commission for Asia and Far East - Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten der Vereinten Nationen
ECOSOC	Economic and Social Council - Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen
ECE	Economic Commission for Europe - Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, siehe auch CEE Nr.2 -
ECITO	European Central Inland Transportation Organization - Europäische Zentralkommission für Binnentransporte
ECLA	Economic Commission for Latin-America - Wirtschaftskommission für Lateinamerika der Vereinten Nationen
EFTA	European Free Trade Area - Europäische Freihandelszone
EGKS	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Montanunion, siehe auch CECA

Eurofima	Société Européenne pour le financement de matériel ferroviaire - Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateri- al
Europ	Convention-Europ, Convention pour l'utilisation en commun de wagons à marchandises - Europ-Übereinkommen, Übereinkom- men über die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen
E Z	Einheitliche Zusatzbestimmungen zu CIM-CIV
FIAB	Fédération Internationale des Agences de Voyage - Internationa- ler Reisebüroverband
FIP	Vereinigung für die internationalen Fahrvergünstigungen des Eisen- bahnpersonals
ICAO	International Civil Aviation Organization - Organisation der inter- nationalen Zivilluftfahrt
IATA	International Air Transport Association - Internationale Luftver- kehrsvereinigung
IHK	Internationale Handelskammer, siehe auch CCI
Interfrigo	Société ferroviaire internationale des transports frigorifiques - Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühltransporte
IRU	International Road Transportation Federation - Internationaler Straßenverkehrsverband
ISO	International Standardization Organization - Internationale Nor- menorganisation
ITC	Inland Transport Committee - Binnenverkehrsausschuß der Wirt- schaftskommission für Europa, siehe auch CTI
IÜG	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr, siehe auch CIM
IÜP	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und gepäckverkehr, siehe auch CIV
LIM	Livret-Indicateur International Marchandises - Internationales Güterkursbuch
LIM- Conférence	Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises - Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz
OCT	Office Central pour les Transports Internationaux par Chemins de Fer - Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
OECE	Organisation Européenne de Cooperation Economique - Europäi- scher Wirtschaftsrat, OEEG-OECD
OEEC	Organization for European Economic Cooperation - Europäischer Wirtschaftsrat - OEEG, jetzt OECD
ORE	Office des Recherches et des Essais - Forschungs- und Versuchsamt der UIC

OSShD	Organisazia ssotrudnitschestwa shelesnich dorog - Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen
PARCA	Panamerican Railway Congress Association - Asocia del Congreso Panamericano de ferro-cariles - Panamerikanischer Eisenbahn-Kongreßverband
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe - SEV - Comecon
RIC	Regolamento Internazionale Carozze - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen
SEV	Sowjet ekonomitschesskoj vjasmopomoschtschij - Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe - RGW - Comecon
SMGS	Übereinkommen über die Eisenbahngüterbeförderung im direkten internationalen Verkehr der Ostblockstaaten
SMPS	Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck im direkten internationalen Eisenbahnverkehr der Ostblockstaaten
TE	Technische Einheit im Eisenbahnwesen, siehe auch UT
TEE	Trans-Europ-Express-Verband (Groupement Trans-Europ-Express)
TEEM	Trans-Europ-Express Marchandises - Trans-Europ-Express-Güterbeförderung
UIAP	Union Internationale d'associations des propriétaires de wagons particuliers - Internationaler Verband der Vereinigungen der Privatgüterwagenbesitzer, auch UIP
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer - Internationaler Eisenbahnverband
UIMC	Union Internationale des services médicaux des Chemins de fer - Internationaler Verband für den bahnärztlichen Dienst
UIOOT	Union Internationale des Organisations Officiels de Tourisme - International Union of Official Travel Organizations - Internationaler Verband der amtlichen Organe für Fremdenverkehr
UITP	Union Internationale des Transports Publics - Internationaler Verein für öffentliches Verkehrswesen
UN	Organization of the United Nations - Organisation der Vereinten Nationen
URF	Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens - Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen
UT	Unité Technique des Chemins de Fer - Verband der technischen Einheit im Eisenbahnwesen - TE
VDEV	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen
VMEV	Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Anlage VII

Europäische Staaten als Mitglieder einschlägiger Organisationen

Organisation	TE	CIM	CIV	SMPS SMGS	ECE	CEMT	EWG EGKS	OEEC	CE
Staat									
Belgien	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Bulgarien	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Dänemark	+	+	+	-	+	+	-	+	+
Deutschland BRD	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Deutschland *DDR*	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Finnland	-	+	+	-	-	-	-	-	-
Frankreich	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Griechenland	+	+	+	-	+	+	-	+	+
Großbritannien	-	+	+	-	+	+	-	+	+
Italien	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Jugoslawien	+	+	+	-	+	+	-	-	-
Liechtenstein	-	-	+	-	-	-	-	-	-
Luxemburg	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Niederlande	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Norwegen	+	+	+	-	+	+	-	+	+
Österreich	+	+	+	-	+	+	-	+	-
Polen	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Portugal	-	+	+	-	+	+	-	+	-
Rumänien	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Schweden	+	+	+	-	+	+	-	+	-
Schweiz	+	+	+	-	+	+	-	+	+
Spanien	-	+	+	-	-	+	-	-	-
Tschechoslowakei	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Türkei	+	+	+	-	+	+	-	+	+
Ungarn	+	+	+	+	+	-	-	-	-
UdSSR	-	-	-	+	+	-	-	-	-

+ = Mitglied

- = Nichtmitglied

BRD - Bundesrepublik Deutschland

DDR - "Deutsche Demokratische Republik"

Anlage VIII

Europäische Eisenbahnverwaltungen als Mitglieder internationaler Eisenbahnorganisationen

Organisation

Bahn	UIC	ITC	RIV	RIC	LIM	URF	AIC	CEH	FIP	Europ	fima	TEE	OSShD	Inter- frigo	TEEM
Belgien SNCB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Bulgarien BDZ	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+
Dänemark DSB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-	-
Deutschland DB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Deutschland DR	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+
Finnland VR	+	+	-	-	-	-	+	+	+	-	-	-	-	-	-
Frankreich SNCF	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Griechenland SEK	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-	-	-	+	+
Großbritannien BR	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-	-	+	-
Italien FS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Jugoslawien JDZ	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	-	+	+
Luxemburg CFL	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-	+	+
Niederlande NS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Norwegen NSB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	-	-	+	-
Österreich ÖBB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	+	+
Polen PKP	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+
Portugal CP	+	+	-	-	-	-	+	+	+	-	+	-	-	-	-
Rumänien CFR	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+
Schweden SJ	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	-	-	-	+
Schweiz SBB	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Schweiz BLS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-	-	-	+
Spanien RENFE	+	+	+	-	-	+	+	+	+	-	+	-	-	+	-
Tschechoslowakei CSD	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+
Türkei TCDD	+	+	+	+	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Ungarn MAV	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	+

+ = Mitglied ; - = Nichtmitglied

